



METROPOLE NICE COTE D'AZUR

COMMUNE DE CARROS



DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

PLAN LOCAL D'URBANISME

DOSSIER D' APPROBATION

1

RAPPORT DE PRÉSENTATION

PRESCRIPTION PAR DCC28/05/2010

ARRET PAR DCDM DU29/06/2012

ENQUETE PUBLIQUE DU19/11/2012 AU 11/01/2013

**APPROBATION PAR DCDM DU
ET EXECUTOIRE LE**

Sommaire

PREAMBULE	5
I. Présentation et positionnement de la commune.....	6
II. Démarche d'évaluation environnementale.....	9
I - DIAGNOSTIC TERRITORIAL	11
I.1 . Les données démographiques et socio-économiques	12
I.1.1. Analyse démographique.....	12
I.1.2. La population active	15
I.1.3. Habitat.....	17
I.1.4. Activités économiques	23
I.2. Voirie et déplacements	32
I.2.1. Les déplacements	32
I.2.2. La voirie	37
I.2.3. Transports en commun	40
I.3. Équipements : État et capacité.....	44
I.3.1. Eau potable.....	44
I.3.2. Assainissement	47
I.3.3. La gestion des déchets.....	52
I.3.4. Superstructures	53
I.4. Les autres contraintes législatives et documents de planification.....	56
I.4.1. Les contraintes supra-communales.....	56
I.4.2. Les documents de planification urbaine	58
I.4.3. Les autres plans et documents relatifs à l'environnement	66
II - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PATRIMOINE ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION	71
II.1. Le Milieu physique	72
II.1.1. Géomorphologie et relief	72
II.1.2. Hydrogéologie et réseau hydrographique.....	73
II.1.3. Contexte géologique	76
II.1.4. Climatologie	78
II.2. Les ressources naturelles.....	79
II.2.1. Les ressources en eau et l'approvisionnement en eau potable	79
II.2.2. Les sous-sols et matériaux	80
II.2.3. La maîtrise de la demande en énergie et le développement des énergies renouvelables	80
II.3. Le paysage	82
II.3.1. Perceptibilité.....	82
II.3.2 - Histoire de l'aménagement	83
II.3.3 - Le couvert végétal	87
II.3.4. Les infrastructures linéaires	90
II.4. Les milieux naturels et la biodiversité.....	92
II.4.1. Les inventaires et les protections	92
II.4.2. La Trame Verte et Bleue	97
II.5. Le patrimoine	104
II.5.1. Le patrimoine historique	104
II.5.2. Le patrimoine traditionnel.....	104
II.5.3. Les protections au titre de site classé et inscrit.....	105
II.5.4. Archéologie préventive.....	105
II.6. Analyse urbaine	107
II.6.1. Le village	107
II.6.2. Carros Ville.....	108
II.6.3. L'urbanisation collinaire	110
II.6.4. Le quartier des Plans	111
II.6.5. La zone d'activité.....	112
II.6.6. Les capacités urbanisables	114

II.7. La prévention des pollutions, nuisances et risques	115
II.7.1. La qualité de l'air	115
II.7.2. La qualité des eaux et des milieux aquatiques.....	119
II.7.3. Les nuisances liées aux infrastructures routières.....	121
II.7.4 - La pollution des sols.....	123
II.7.5 - La gestion des déchets	123
II.7.6. Les risques naturels et technologiques	125
II.8. La synthèse des enjeux environnementaux	133
II.9. Les perspectives d'évolution en l'absence de PLU : scénario de référence	136
II.9.1. Les perspectives démographiques « au Fil de l'eau »	136
II.9.2. Les besoins en logements et les modes d'urbanisation	137
II.9.3. L'environnement, les paysages et le cadre de vie	138
II.10. Les caractéristiques des sites susceptibles d'être touchés de manière notable par la mise en œuvre du PLU	139
II.10.1. Les Plans	140
II.10.2. La Tuilière	142
II.10.3. L'Evêché.....	143
III - ENJEUX ET HYPOTHESES DE CROISSANCE.....	145
III.1. Les enjeux	146
III.1.1. Le principe d'équilibre	146
III.1.2 - Le principe de diversité des fonctions urbaines et de la mixité	149
III.2. Les hypothèses de croissance.....	153
III.2.1. Les conclusions du diagnostic	153
III.2.2. Simulations et leurs conséquences.....	154
IV - LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET ET LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES.....	157
IV.1. Les choix d'aménagement et de développement.....	158
IV.1.1. Les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	158
IV.1.2. L'analyse environnementale des orientations du PA.D.D.	166
IV.2. La traduction des principaux documents supra-communaux dans le PLU.....	168
IV.2.1. Les plans et programmes avec lesquels le PLU doit être compatible en l'absence d'un SCoT approuvé.....	169
IV.2.2. Les plans et programmes que le PLU doit prendre en compte.....	177
IV.3. Les motifs de la délimitation des zones et des dispositions réglementaires	182
IV.3.1 - Les choix relatifs aux zones urbaines.....	182
IV.3.2. Les choix relatifs aux zones à urbaniser	226
IV.3.3. Les choix relatifs aux zones agricoles	227
IV.3.4. Les choix relatifs aux zones naturelles	233
V - LES INCIDENCES NOTABLES PRÉVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT.....	241
V.1. Incidences prévisibles sur l'environnement.....	242
V.1.1. Les incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques.....	243
V.1.2. Les incidences sur les milieux naturels, la biodiversité, les paysages et le patrimoine	247
V.1.3. Les incidences sur les risques	256
V.1.4. Les incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et la gestion des déchets	260
V.2. Incidences prévisibles sur la consommation d'espace	262
V.2.1 – Gestion économe de l'espace.....	262
V.2.2 - Ouvertures à l'urbanisation	263
V.3. Incidences prévisibles sur les sites susceptibles d'être touchés	266
V.3.1 - Les Plans	266
V.3.2. La Tuilière	271
V.3.3. L'Evêché.....	272
V.4 - Incidences prévisibles sur le site Natura 2000.....	274
V.4.1. Présentation du site Natura 2000 : ZPS de la Basse Vallée du Var.....	274
V.4.2. Présentation de la ZPS et du SIC des Préalpes de Grasse	279

V.4.3. Evaluation des incidences du PLU sur la ZPS de la Basse vallée du Var, et le SIC et la ZPS des Préalpes de Grasse.....	284
V.4.4. Evaluation des effets cumulés sur les sites Natura 2000.....	295
V.5. Conclusion	298
VI – LES MESURES D’EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION, ET SUIVI DES RESULTATS.....	299
VI.1. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables de la mise en œuvre du plan sur l’environnement	300
VI.1.1. Rappels méthodologiques.....	300
VI.1.2. Ressource en eau et milieux aquatiques	301
VI.1.3. Milieux naturels, biodiversité, paysages et patrimoine.....	302
VI.1.4. Risques naturels et technologiques.....	303
VI.1.5. Qualité de l’air, nuisances sonores et gestion des déchets	304
VI.2 - Evaluation des résultats et suivi.....	305
VII - RESUME NON TECHNIQUE	307
VII.1 - Résumé du diagnostic territorial et de l’état initial de l’environnement.....	308
VII.1.1. Diagnostic territorial	308
VII.1.2. Etat Initial de l’Environnement	310
VII.2 - Résumé de l’évaluation environnementale.....	315
VII.2.1. Incidences prévisibles sur l’environnement	315
VII.2.2. Incidences sur la consommation d’espace.....	318
VII.2.3. Incidences du projet de PLU sur les secteurs sensibles identifiés	319
VII.2.4. Incidences prévisibles sur le site Natura 2000.....	321
VII.2.5. Démarche d’évaluation et méthodologie.....	324
ANNEXE : REPONSES ET MODALITES DE PRISE EN CONSIDERATION DES REMARQUES DE L’AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DE L’ETAT (DREAL).....	325

PREAMBULE

I. Présentation et positionnement de la commune



La commune de Carros se situe sur la rive droite du Var, à 20km au nord-ouest de Nice. Son territoire s'appuie sur les versants Est du massif des Baous, ouverts largement sur la vallée du Var. Le territoire s'étage de 50 mètres à 1 010 mètres d'altitude et s'étend sur 1 511 ha.

L'espace est hétérogène et on y distingue 5 grands ensembles :

- le village, centre historique,
- les Plans, ancienne zone agricole devenue secteur résidentiel,
- les coteaux avec parfois une forte déclivité,
- la ville nouvelle construite dans les années 1970,
- la zone industrielle et artisanale.

En 2009 la population communale s'élevait à 11 590 habitants.

Carros comprend sur son territoire la deuxième zone industrielle du département située dans la plaine du Var. C'est un espace en fort devenir. La directive territoriale d'aménagement (D.T.A) inscrit ce territoire à l'intérieur de l'un des deux « secteurs stratégiques de développement du département ».

La commune se situe territorialement dans une double convergence par rapport à son territoire :

- d'une part, son appartenance à la métropole Nice Côte d'Azur la rapproche du littoral,
- d'autre part, elle constitue aujourd'hui « l'agglomération » naturelle vers laquelle convergent certaines vallées du Haut Pays (Estéron, Haut Var, Tinée, Vésubie).

Au 1^{er} janvier 2012, Nice Côte d'Azur est devenue Métropole. Elle regroupe 46 communes (soit 4 intercommunalités : NCA, stations du Mercantour, La Tinée et Vésubie) sur 1 300 km², comptant 550 000 habitants. Cette adhésion est un atout pour la commune en termes de dynamisme, d'organisation et d'aménagement de son territoire.

De plus, la plaine du Var et la commune de Carros jouent un rôle important de trait d'union entre d'une part le littoral et NCA et d'autre part les communes du moyen et du haut pays.

La commune est intégrée dans le périmètre du SCOT (schéma de cohérence territoriale) de l'agglomération niçoise. Les études relatives au SCOT sont en cours.

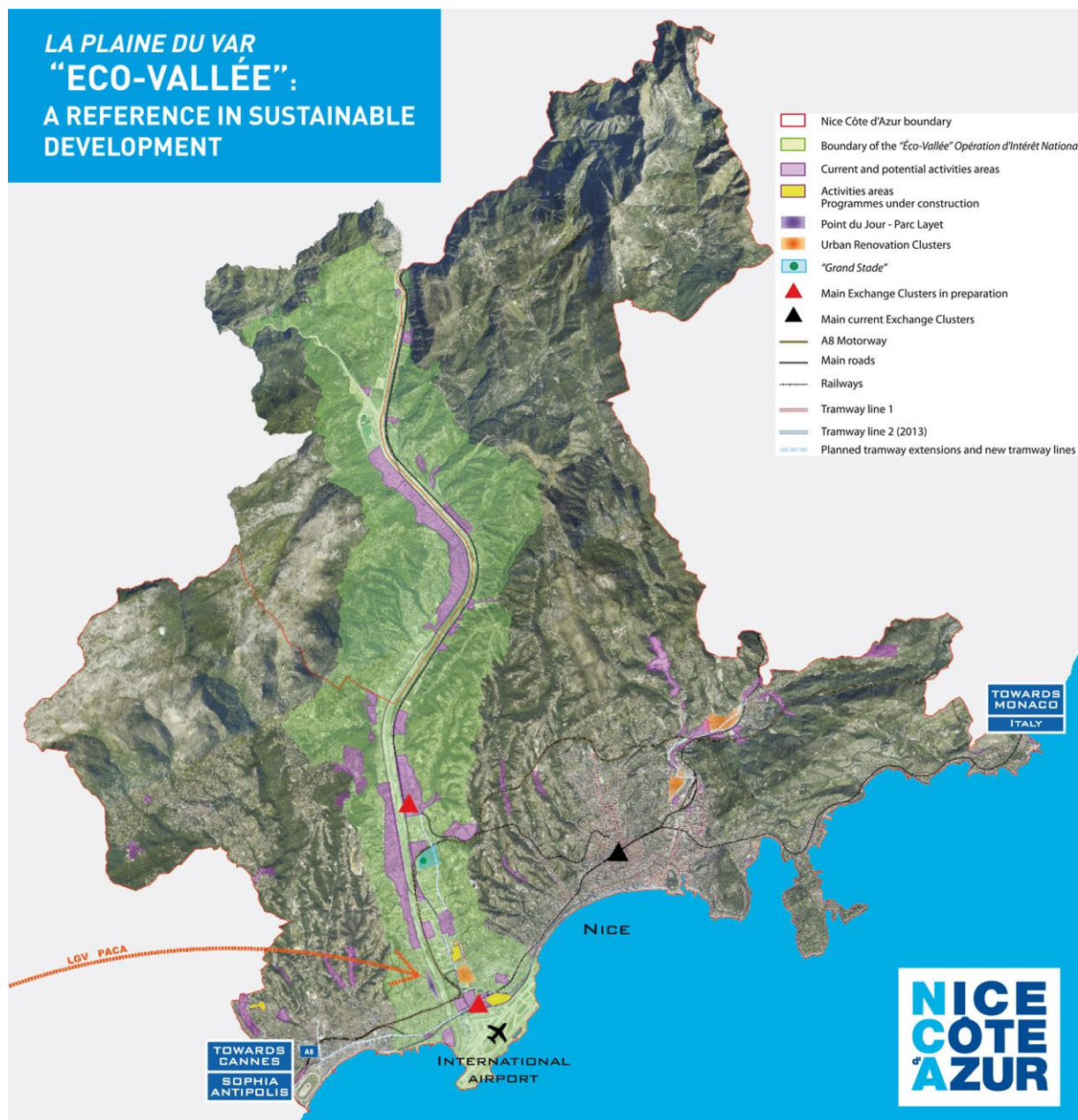
Une partie du territoire de la commune est intéressée par l'opération d'intérêt national (O.I.N) de la plaine du Var conformément à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme. L'opération couvre une superficie de 10 000 hectares réparties sur 15 communes depuis l'aéroport Nice Côte d'Azur jusqu'à l'embouchure de l'Estéron. Le périmètre de l'opération, qu'il convient de nommer "Éco-Vallée" a été arrêté par décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.

L'opération Éco-Vallée est « d'intérêt national » d'une part par sa capacité à accélérer le développement d'une des villes les plus internationales de France dans la compétition européenne des métropoles, d'autre part, par son ambition à devenir un territoire de démonstration des politiques du Grenelle de l'Environnement, comme en atteste déjà le dossier ÉcoCité présenté à l'État par NCA en partenariat avec l'EPA.

La plaine du Var est un territoire exceptionnel par la qualité de ses paysages, son passé agricole, sa richesse humaine plurale et son dynamisme économique. Mais c'est aussi un territoire marqué par des risques naturels objets de différents PPR, l'étalement urbain, les implantations anarchiques des activités économiques, et un traitement urbanistique d'« arrière-ville ». C'est à partir de ce constat que s'est avérée indispensable la mise en place d'une véritable stratégie dont la mise en oeuvre est régie par le Cadre de référence pour la qualité environnementale.

La basse vallée du Var doit devenir une Éco-Vallée dont la réussite est le levier nécessaire au développement de la métropole. Plus largement, on peut prétendre que la mutation de ce territoire interpelle le département, la région et la dimension nationale elle-même, par sa capacité à renforcer le poids et le rayonnement de la Métropole Nice-Côte-d'Azur. Afin d'encadrer cette mutation, l'EPA a élaboré son Projet de territoire dans lequel ont été identifiés trois grands axes, à la fois objectifs et enjeux, dont la mise en oeuvre contribuera à la force du projet de l'Éco-Vallée :

- Axe 1 : Restaurer, préserver, valoriser un territoire exceptionnel mais altéré
- Axe 2 : Aménager durablement un territoire stratégique, mais désordonné
- Axe 3 : Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain

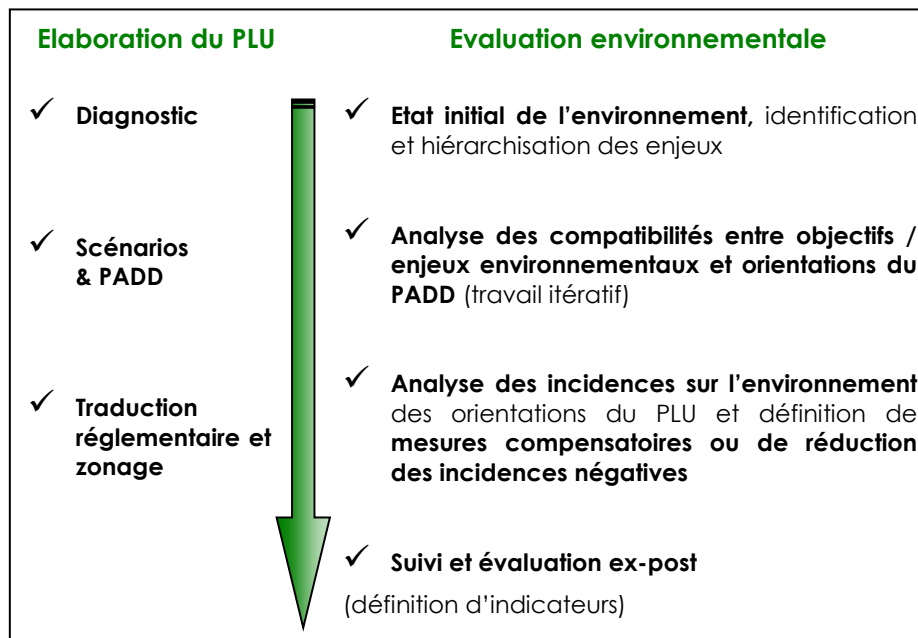


Les grands principes stratégiques s'inscrivent dans une perspective de développement durable. Ainsi seuls 450 hectares (sur les 10 000) seront urbanisés, permettant par conséquent la préservation et la mise en valeur d'espaces agricoles ou la création d'un parc urbain. Le potentiel de surface de plancher peut être évalué à 2 millions de m² dont un pourrait être consacré aux activités, générant la création de plusieurs dizaines de milliers d'emploi.

Le développement de la vallée s'appuiera sur l'économie du développement durable à travers plusieurs secteurs : les énergies renouvelables, les nouveaux matériaux, les technologies du recyclage, les véhicules propres.

II. Démarche d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale issue de la Directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement a été transposée dans le droit français par l'Ordonnance du 3 juin 2004 puis le Décret du 27 mai 2005.



Ainsi, une procédure d'évaluation environnementale est imposée pour certains plans et programmes, dont les SCoT et les PLU (Articles L 121-10 et suivants du Code de l'Urbanisme qui précisent les plans et programmes soumis à évaluation environnementale : DTA, SCoT, PLU, ...).

Il s'agit de mener une évaluation des effets potentiels ou avérés sur l'environnement des PLU et ce à tous les stades de leur élaboration. Cette démarche impose un principe d'auto-évaluation, de prise de conscience et de responsabilisation face aux grands projets de planification urbaine.

L'évaluation fait l'objet d'un avis spécifique du Préfet qui porte sur la qualité de l'évaluation et aussi sur la prise en compte effective de l'environnement dans le document arrêté.

Le processus d'évaluation environnementale du PLU est surtout fondé sur une méthode itérative qui doit s'articuler autour de 3 principes :

- Connaître les enjeux environnementaux du territoire et les hiérarchiser. Certains points de vigilance peuvent alors faire l'objet d'une attention plus particulière.
- Identifier les incidences des dispositions envisagées et favoriser des choix ayant le souci de la qualité environnementale. C'est une démarche prospective qui doit aider à la formalisation du projet.
- Mener une concertation tout au long du projet avec le public et les autorités. C'est l'assurance d'une approche transparente et transversale.

L'évaluation environnementale est une démarche intégrée tout au long du projet de PLU. Elle vise à évaluer les incidences du projet de PLU sur l'environnement, et notamment les zones susceptibles d'être touchées (zones sensibles du point de vue environnemental et/ou zones de projets d'extension urbaine).

Son contenu est précisé à l'article R122-20 du Code de l'Environnement, ainsi qu'à l'article R.123-2-1 du Code de l'Urbanisme.

Enfin, le récent Décret du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose aux SCoT, PLU et autres documents de planification soumis à évaluation environnementale, non approuvés avant mai 2011, et étant susceptibles d'affecter les sites Natura 2000 sur le territoire concerné, de réaliser une étude d'incidences sur les sites Natura 2000 risquant d'être impacté par le projet.

L'article R 414-23 de Code de l'Environnement précise le contenu attendu de l'étude d'incidences et indique que l'évaluation reste proportionnée à l'importance du document et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence ainsi qu'à l'état des connaissances à la date d'élaboration de cette étude.

Le rapport de présentation d'un PLU soumis à évaluation environnementale est régi par l'article R.123-2-1 du Code de l'Urbanisme :

« Lorsque le Plan Local d'Urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux articles L. 121-10 et suivants, le rapport de présentation :

1° Expose le diagnostic prévu au premier alinéa de l'article L. 123-1 et décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

2° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan;

3° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 (1) du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;

4° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré par rapport aux autres solutions envisagées. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article L. 123-2 ;

5° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et rappelle que le plan fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;

6° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

En cas de modification ou de révision, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents. »

I - DIAGNOSTIC TERRITORIAL

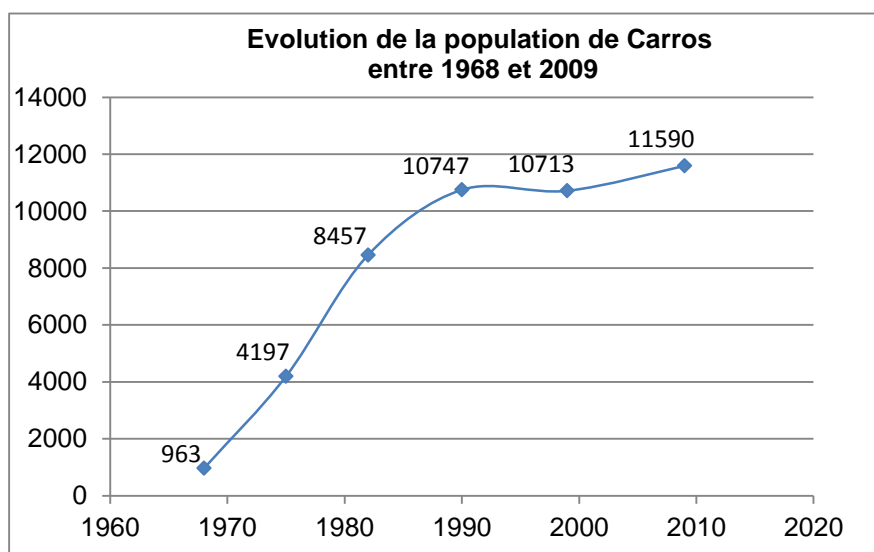
I.1. Les données démographiques et socio-économiques

I.1.1. Analyse démographique

Les caractéristiques de la population

Évolution

La population de Carros a considérablement augmenté depuis 1968. Elle a été multipliée par 12 depuis cette date. On remarque toutefois depuis 1990 un tassement de cette croissance et même une légère baisse de la population entre 1990 et 1999.



Source : INSEE

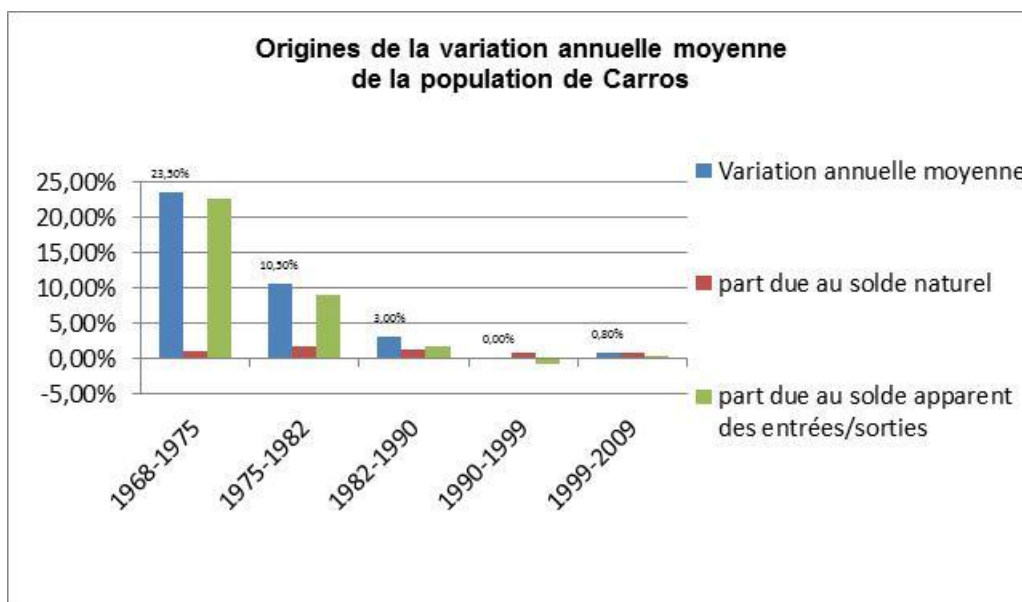
			POPULATION SANS DOUBLE COMPTE					
			Taux de variation annuel (%)		Variation annuelle due à l'excédent naturel		Variation annuelle due au solde migratoire	
1990	1999	2009	90/99	99/09	90/99	99/09	90/99	99/09
10 747	10 713	11 590	-0,1	+0,8	+0,8	+0,7	-0,9	0,1

Source : INSEE

L'évolution démographique de Carros suit une courbe comparable à la moyenne départementale à l'exception de la période 1968/1982. En effet, durant cette période, l'accroissement enregistré sur la commune est largement supérieur à la moyenne départementale dû à l'impact très fort de la réalisation du programme de logements de Carros le Neuf.

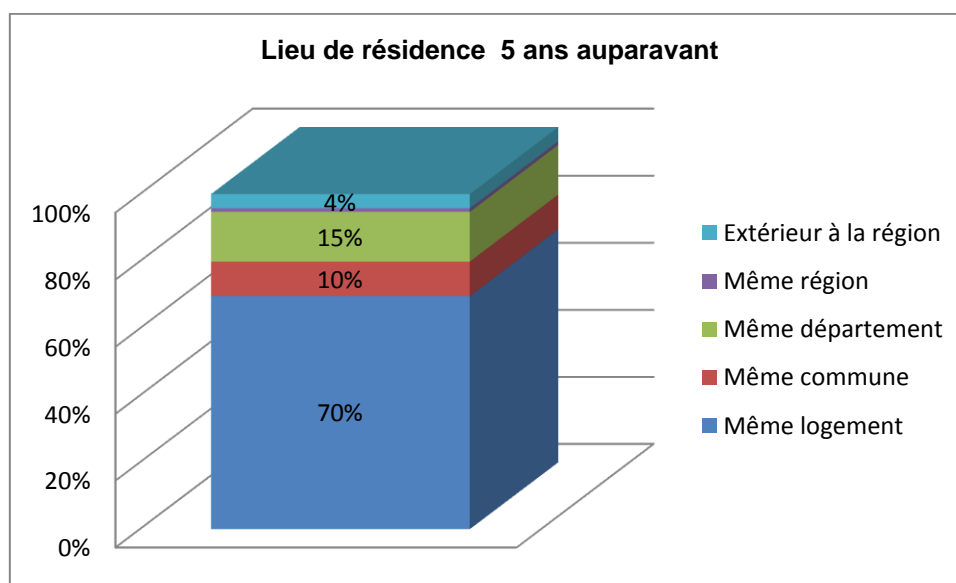
Les mouvements

L'explosion démographique constatée sur cette période de 30 ans est bien évidemment le résultat pour partie de la réalisation du programme d'aménagement de Carros le Neuf à partir du début des années 1960, donc d'un fort accroissement par arrivées de nouveaux habitants soutenu par ailleurs par un excédent naturel positif.



Source : INSEE

En 2008, sur 10 774 personnes de plus de 5 ans, près de 80% (soit 8 608 personnes) déclarent vivre dans la même commune 5 ans auparavant.



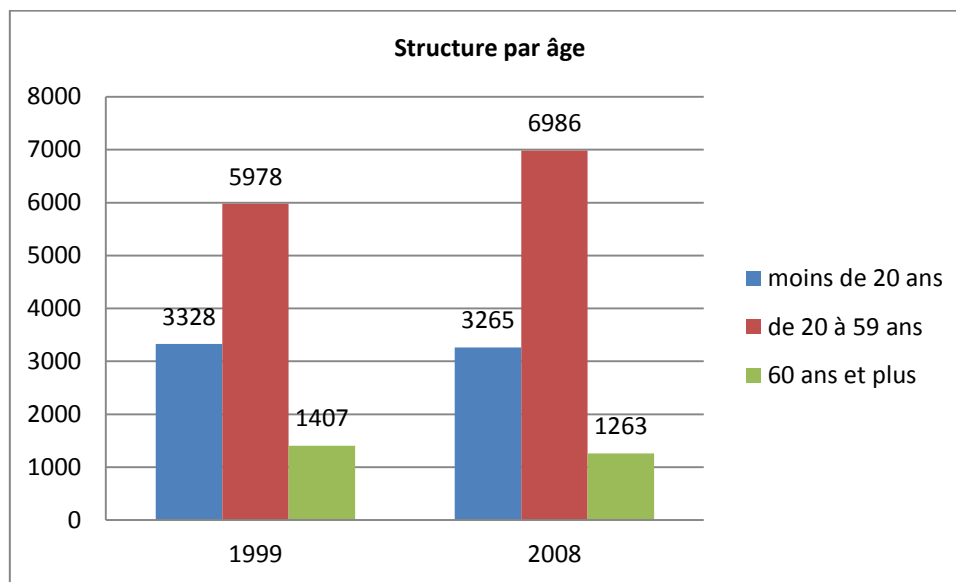
Source : INSEE

Ces chiffres révèlent une grande stabilité de la population sur ce territoire.

Structure par âge

La population est majoritairement composée d'actif (61% de la population a entre 20 et 59 ans). A contrario, le nombre de jeunes tend à diminuer (31% en 1999 contre 28% en 2008) ainsi que celui des seniors (13% en 1999 contre 11% en 2008).

Cependant, elle demeure démographiquement dynamique : le taux de natalité (12,8 %) est deux fois supérieur au taux de mortalité (5,2%) en 2008.



Source : INSEE

Les ménages

La définition du ménage adoptée par l'INSEE correspond au concept de « ménage logement ». Un ménage est constitué de l'ensemble des occupants d'un même logement, quels que soient les liens qui les unissent. Il peut se réduire à une seule personne. De ce fait, le nombre de ménages est égal au nombre de résidences principales, soit 4 256 ménages en 2008.

Carros présente un profil des ménages très différent de la moyenne départementale :

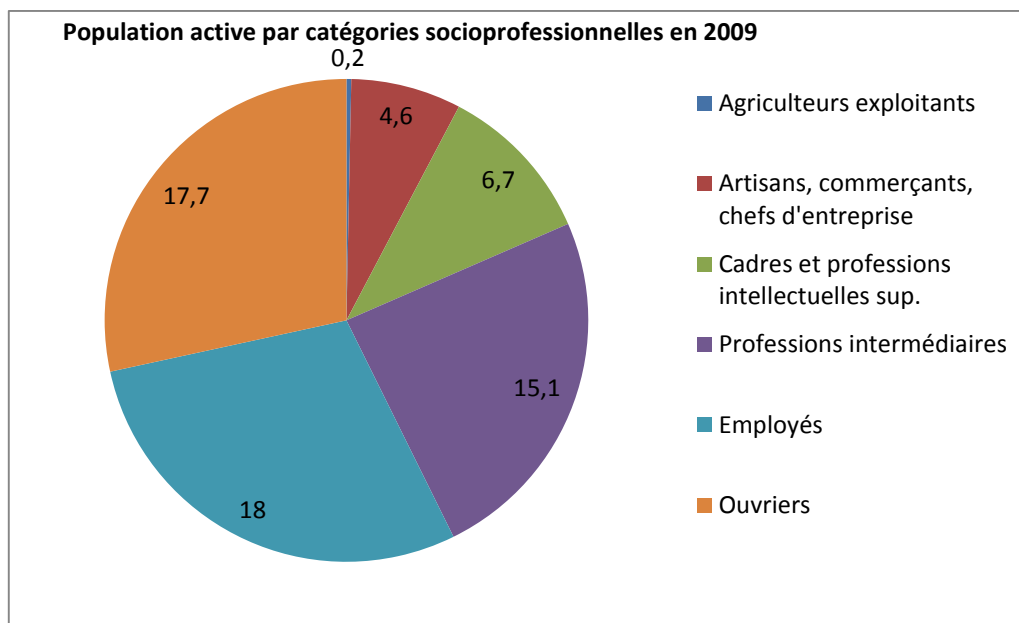
- la part des ménages composés d'une personne seule dans la commune (22,1%) est inférieure à la moyenne départementale (37,5%), mais en augmentation par rapport à 1999 où elle représentait 18,2%,
- la part des ménages en couple avec enfants est supérieure à la moyenne départementale (39,5% pour Carros contre 24% pour les Alpes-Maritimes)

Les phénomènes de décohabitation (liés aux divorces, aux départs des enfants, aux décès du conjoint) touchent la commune mais moins qu'en moyenne départementale. Ceci peut s'expliquer notamment par l'hébergement prolongé des enfants au domicile des parents (difficultés économiques, études...).

I.1.2. La population active

Répartition des actifs par catégories socioprofessionnelles

Le nombre d'actifs présents sur le territoire communal a augmenté entre 1999 et 2009 pour atteindre 72,5% de la population de 15 à 64 ans. Dans le même temps la part que représentent les retraités dans la population totale a également augmenté (le taux est ainsi passé de 5% en 1999 et 8,6% en 2009).



Source : INSEE

L'évolution de la répartition de la population active par catégories socio-professionnelles est marquée par :

- la baisse très importante du nombre d'agriculteurs et d'ouvriers,
- une hausse significative des catégories socio-professionnelles à revenus moyens, notamment une hausse de plus de 85,3 % des cadres et professions intellectuelles, 48,1% des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, et 47% des professions intermédiaires.

La structure de la population par catégories socio-professionnelles s'en trouve profondément modifiée : commune ouvrière en 1990, Carros a su séduire les professions à qualification plus élevée (cadres, professions intermédiaires) qui en 1999 constituent près du quart de la population active totale et en 2009 représentent désormais le tiers.

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

- Le solde migratoire est inexistant en 2009,
- Carros connaît un fort accroissement jusqu'en 1990 dû au développement du programme de logements de Carros le Neuf, donc jusqu'à une période récente, la croissance s'est essentiellement centrée sur ce quartier,
- des disparités socio-professionnelles existent entre les quartiers, notamment entre le village, les Plans et le secteur collinaire.

Atouts :

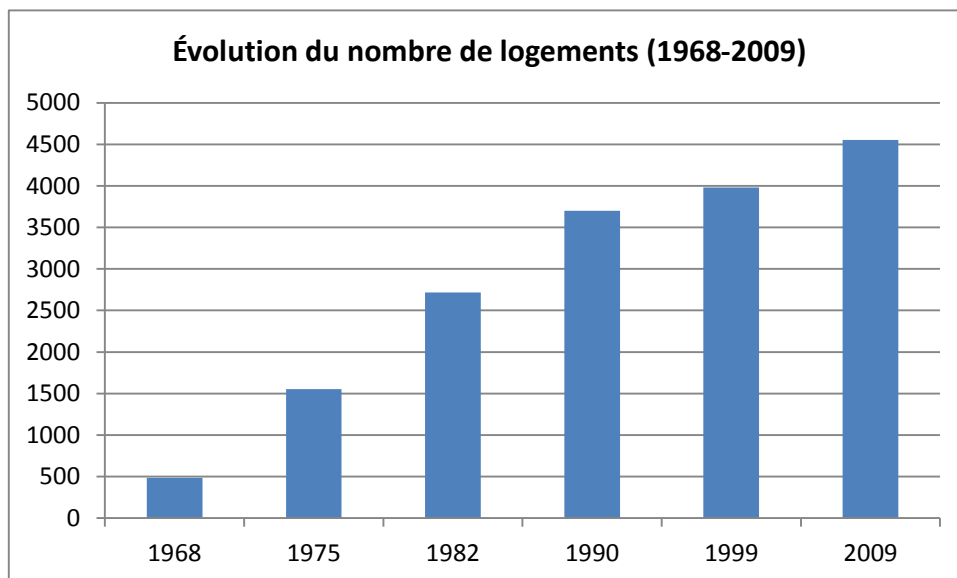
- La population est composée d'actifs majoritairement (20-59 ans).
- Carros connaît une croissance démographique soutenue depuis 1968, avec une certaine stagnation depuis les années 90. Toutefois la commune a réussi à accroître sa population de +0,8% par an entre 1999 et 2009. Cette hausse est due en totalité au solde naturel.
- La structure sociale s'est profondément modifiée par apport de populations nouvelles. Sur la période récente, les migrants sont des actifs à qualification plus élevée. En 2009, les professions intermédiaires, les cadres et les professions intellectuelles supérieures représentent 34% des actifs (contre près de 25% en 1999).
- Les actifs occupés travaillent principalement dans le secteur tertiaire. Le taux de chômage est relativement faible.

I.1.3. Habitat

Le parc de logements

Évolution

Le parc de logements communal a été multiplié par plus de neuf entre 1968 et 1999. C'est évidemment la construction de Carros le Neuf dont les travaux débutent en 1970, l'ouverture du pont de la Manda en 1967 et la création de la zone industrielle (1970) qui permettront un développement spectaculaire de la commune.



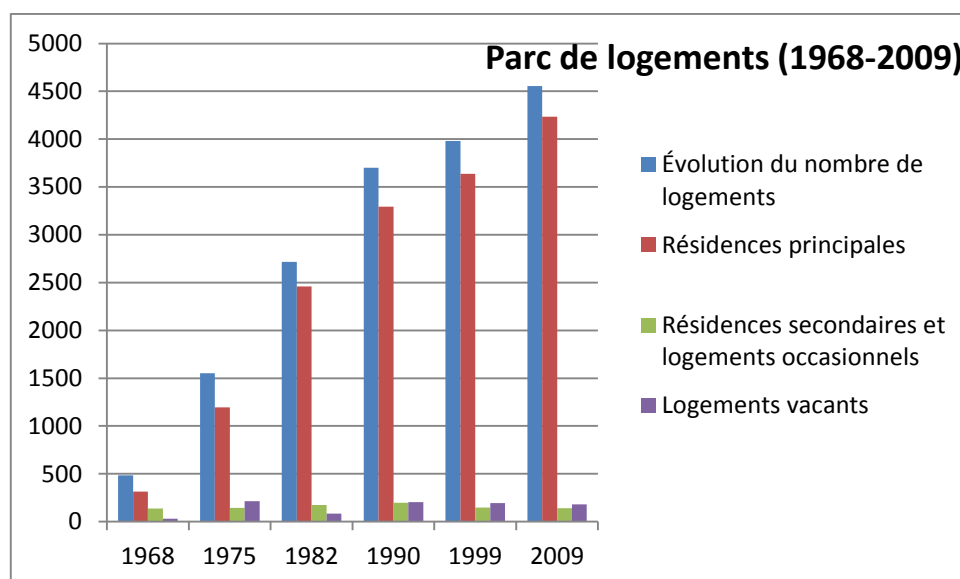
Source : INSEE

Typologie du parc de logements

	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants	Total
1968	313	139	31	483
1975	1 194	143	214	1 551
1982	2 461	174	83	2 718
1990	3 295	199	205	3 699
1999	3 638	149	193	3 980
2009	4 233	140	181	4 554

Source : INSEE

La commune a une vocation affirmée : celle d'être un bassin d'habitat de la vallée du Var. En effet, le pourcentage de résidences principales dans le parc de logements est très fort et en constante augmentation (91,4 % en 1999 et 92,9% en 2009). Leur nombre a été multiplié par 13 sur la période 1968/2009.



Source : INSEE

A contrario, la commune de Carros n'est pas un lieu de villégiature. En effet, le nombre de résidences secondaires est en diminution depuis 1990. De ce fait le taux de résidences secondaires reste faible et représente 3,1 % dans le parc de logements en 2009.

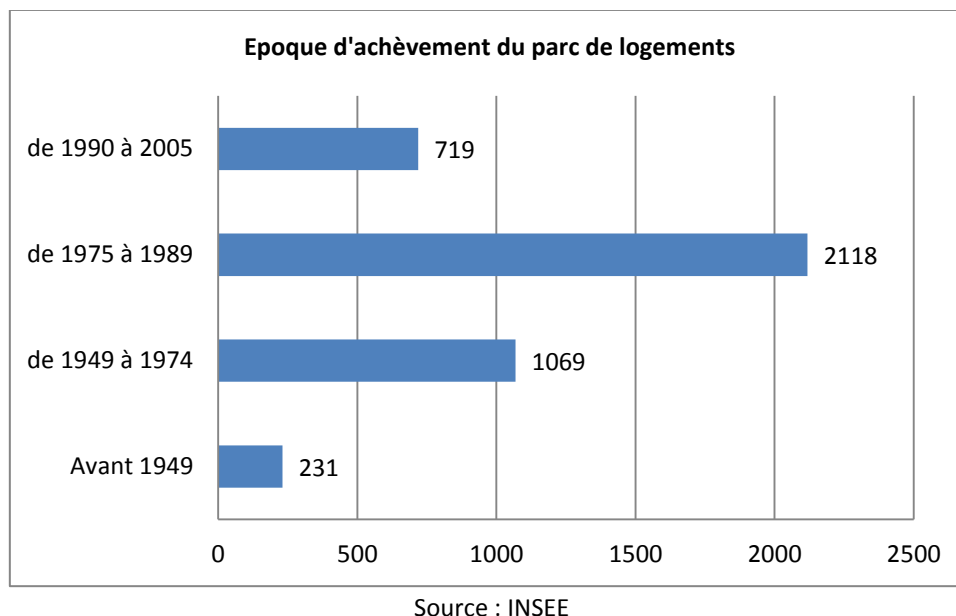
Concernant le taux de vacance, celui-ci est très faible (globalement inférieur à 6 % entre 1968 et 1999). Seules les données issues du recensement de 1975 sont marquées par un fort taux de vacance dont l'explication se trouve pour partie dans « l'histoire » de la construction de Carros le Neuf. En effet, durant l'automne 1972, les entrepreneurs en charge du programme arrêtent les travaux qui ne reprendront que quelques années plus tard avec la construction des copropriétés (1975-1980). Entre temps, un certain nombre de logements achevés avant l'arrêt du chantier sont livrés et occupés, d'autres ne le seront pas.

Ces quelques éléments doivent d'autre part être mis en relief par la comparaison avec la moyenne départementale.

Jusqu'en 1975, la composition du parc de logements de Carros est sensiblement identique à celui du département. À partir de 1982, la commune se détache nettement de la moyenne départementale et acquiert un statut propre celui de pôle d'attraction de la moyenne vallée du Var.

Époque d'achèvement du parc de logements

Le parc de logements de Carros est très récent ; en effet, plus de 68,6 % du parc a été construit depuis 1975. La part des logements construits depuis 10 ans représente plus d'un dixième du parc.



L'époque d'achèvement du parc de logements permet d'apprécier schématiquement le développement de la commune :

- le centre ancien constitue le noyau principal,
- entre 1968 et 1974, les quartiers situés en continuité du village se sont fortement développés : le secteur des coteaux urbanisés
- la période 1975-1981 correspond à la phase de réalisation du plus grand nombre de logements de Carros Ville
- depuis 1982, le développement urbain de Carros se localise principalement dans le secteur des Plans.

Les résidences principales

Typologie

Le parc des résidences principales se compose davantage de logements en immeubles collectifs que de logements individuels.

Cela s'explique par l'importance de Carros Ville en nombre de logements communaux dont le parc de résidences principales est essentiellement constitué de logements en immeubles collectifs.

Toutefois, une mutation s'amorce avec l'augmentation depuis 1999 du nombre de maisons individuelles. Leur part représentait 34,4% en 1999 contre 43,5% en 2009. Les maisons individuelles se développent particulièrement dans le secteur des Plans et des Coteaux.

Dans le même temps la part des appartements a diminué de 63,8% à 55,5%.

NB : La rubrique « Autre » comprend notamment les logements foyer pour personnes âgées, les chambres d'hôtel, les habitations de fortune, les pièces louées.

Statut d'occupation des résidences principales

	Carros		Alpes-Maritimes	
	Nbre	%	Nbre	%
Propriétaire	2 617	61,8	272 404	54,9
Locataire	1 468	34,7	201 086	40,5
Dont un logement HLM loué vide	859	20,3	41 110	8,3
Logé gratuitement	148	3,5	22 460	4,5
Total	4 233	100,0	495 950	100,0

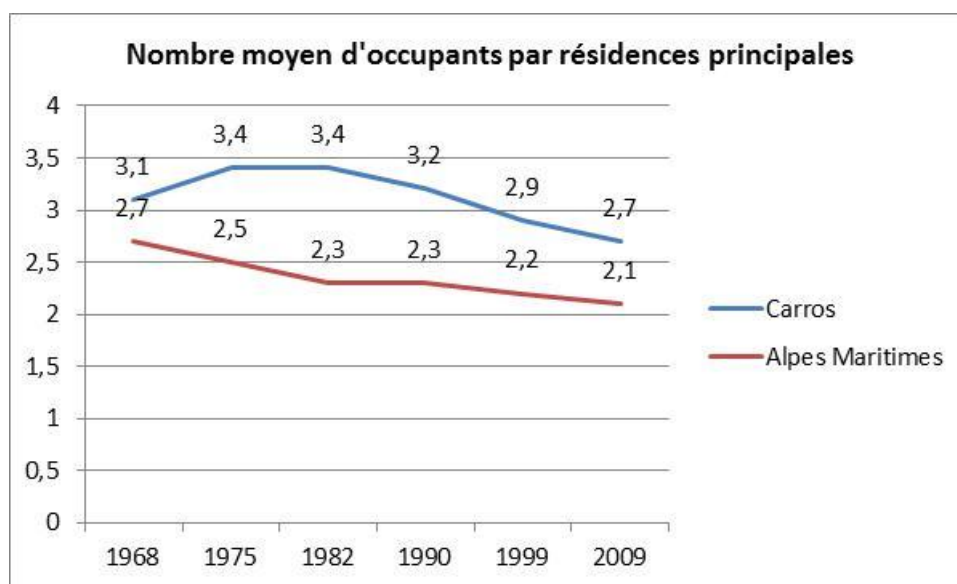
Source : INSEE

Les propriétaires représentent plus de 61 % des ménages résidants sur la commune. La part qu'ils représentent est de plus en plus en augmentation : 54,9 % en 1999, 61,8 % en 2009. A l'inverse, les locataires sont légèrement moins nombreux 40,5 % en 1999, 34,7 % en 2009.

Concernant plus spécifiquement les locataires, ils se partagent en parts quasi égales entre locataires d'un logement vide HLM (809) et non HLM (658). Toutefois la part des logements vides HLM reste très importante pour la commune.

En comparaison avec le niveau départemental, la commune de Carros regroupe davantage de propriétaires et moins de locataires, signe d'une certaine stabilité. Cependant il faut noter la part importante de locataires dans un logement HLM, environ 2,6 fois plus qu'à l'échelle du département. Carros atteint la part de 19% contre 8,3% pour le département.

Nombre moyen d'occupants



Source : INSEE

Le nombre moyen d'occupants par résidence principale sur la commune est supérieur à la moyenne départementale ; l'écart entre la moyenne de Carros et la moyenne départementale s'accroît fortement jusqu'en 1982 et dépasse à cette date une différence d'une personne, puis l'écart décroît.

L'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale s'est déroulée en deux phases :

- une première phase entre 1968 et 1982, le nombre moyen d'occupants augmente : la croissance relative de la population est supérieure à celle du nombre de résidences principales ; les flux de population sont importants, notamment de nombreuses familles avec enfants s'installent sur le territoire de Carros,
- une deuxième phase après 1982, le nombre moyen d'occupants baisse de nouveau : la croissance relative de la population est inférieure à celle du nombre de résidences principales ; le vieillissement relatif de la population qui aboutit à une réduction de la taille des ménages (départ des enfants, ménages âgés d'une personne), ainsi que les phénomènes de décohabitation (divorces) explique notamment la réduction de la taille des ménages pour atteindre en 2009 une moyenne de 2,7 personnes par résidences principales sur Carros contre 2,1 pour le département.

Le parc social

On dénombre près de 900 logements sociaux sur le territoire communal. Ce parc se concentre dans sa quasi-totalité sur Carros Ville (environ 800 logements dans ce quartier). Le parc des logements sociaux se compose essentiellement de logements de grande taille (4 sur 10 sont des logements de type 4 pièces). Ce sont des logements relativement anciens (8 sur 10 mis en service en 1971). Le taux de vacance des logements HLM est très faible : moins de 1,5 %.

La commune respecte les obligations induite par l'article 55 de la loi SRU et les projets à moyen terme lui permettront de maintenir le taux de logements sociaux au-delà des 20 % pour les 5 prochaines années et ainsi de respecter les objectifs fixés par le PLH 2 de Nice Côte d'Azur.

L'ESSENTIEL

Faiblesses

- il existe deux pôles de logements de nature très différente au sein de la commune :
 - Carros Ville à dominante de logements collectifs,
 - les Plans et les coteaux urbanisés à dominante de logements individuels,
- le parc social important est concentré à Carros Ville. Il faudra veiller à une meilleure répartition géographique,
- le parc construit relève du principe du "logement familial". L'offre en logement (individuel/collectif, locatif/accession/social) est essentiellement constituée de logements de type 4 pièces entraînant une fermeture du marché local aux jeunes et aux plus modestes,
- des espaces sont soumis à une forte pression foncière notamment les secteurs d'habitat diffus et pavillonnaire.

Atouts

- en parallèle à la croissance de la population, le parc de logements a connu une forte croissance depuis le début des années 1970 sous l'impulsion de la réalisation du programme de Carros le Neuf. Ce développement rapide en fait un parc relativement récent ; en effet l'essentiel des logements a moins de 40 ans.
- un parc de logements sociaux conséquent.

1.1.4. Activités économiques

Les emplois par secteurs d'activités

Le nombre d'emplois présents sur la commune a augmenté de 28,5% entre les deux derniers recensements. La commune est ainsi passée de 7 783 emplois en 1999 à 10 007 emplois en 2009. Cette augmentation est supérieure à la croissance relative de la population active occupée pour cette même période, traduisant le réel dynamisme économique de Carros.

	1999		2009		Variation 1999/09 (%)
	Nbre	%	Nbre	%	
Agriculture	100	1,3	50	0,5	-50,00%
Industrie	2 960	38,0	2 849	28,5	-3,75%
Construction	778	10,0	1 166	11,7	49,8%
Tertiaire	3 945	50,7	5 941	49,5	50,5%
Total	7 783	-	10 007	-	+28,57

Source : INSEE

Cette augmentation du nombre d'emplois comparée à celle enregistrée sur la même période en moyenne départementale confirme le dynamisme économique de Carros.

- Le secteur tertiaire a été le plus dynamique entre 1999 et 2009, il a augmenté son effectif de près de 50%. Il représente la majorité des emplois de la commune (environ 50%). Il a bénéficié de créations d'emplois importantes entre les deux recensements ; le nombre d'emplois du secteur a augmenté de plus d'un quart. Les activités dominantes de celui-ci sont des activités relevant des services aux entreprises et aux particuliers et celles relevant du commerce.
- Le secteur de la construction a également augmenté durant la période des deux derniers recensements. En effet, le secteur a connu une progression de 49,8%.
- Dans une moindre mesure, le secteur de l'industrie et de l'artisanat qui représente le tiers des emplois communaux. Les principales activités du secteur sont des activités industrielles légères (biens de consommation et biens d'équipement).
- Enfin, le secteur de l'agriculture représente toujours 1,4% des emplois à Carros, mais les effectifs ont augmenté de 50%. Cela est significatif de la bonne santé de ce secteur bien que les espaces agricoles tendent à diminuer et de manière plus accentuée que pour le département (+4%).

Les conditions d'emplois des salariés sont très satisfaisantes : plus de 75% des emplois sont des contrats de travail à durée indéterminée et des emplois dans la fonction publique. Les emplois précaires sont marginaux : moins de 1% des emplois sont des emplois aidés, 1,5% des emplois en intérim et moins de 7,3 % sont des contrats de travail à durée déterminée.

L'environnement économique

L'agriculture

L'agriculture représente une activité encore importante au niveau de la gestion de l'espace, de la mise en valeur du paysage et dans une moindre mesure sur le plan économique.

→ Le constat

Elle concerne trois secteurs à la topographie et aux productions différentes :

- en bordure du Var sur les terrains plats au contact de la zone artisanale de Carros récupérés par l'endiguement du fleuve ainsi que les terrains de faible déclivité des Plans de Carros dominant la zone industrielle. Ces espaces sont des secteurs tournés vers une agriculture maraîchère et horticole intensive en plein air ou sous abri,
- sur les coteaux, occupés par une agriculture en terrasses tournée principalement vers l'oléiculture,

- sur l'espace des coteaux supérieurs et des plateaux avec un élevage pastoral (ovin et caprin) basé sur le sylvopastoralisme et le pâturage extensif.

La surface agricole utilisée (S.A.U) des exploitations s'élève à 33 hectares en 2000 prouvant un maintien de l'agriculture à un niveau satisfaisant.

Hors espaces pastoraux, on observe une diminution globale des surfaces depuis une vingtaine d'années (on comptait 177 ha de S.A.U. en 1988).

Cette baisse des superficies agricoles (hors espaces pastoraux) entraîne également une baisse continue du nombre d'exploitants depuis 1979.

Les productions phares sont le maraîchage et l'oléiculture tandis que l'horticulture n'occupe plus qu'une place de production secondaire. La totalité de l'espace communal est classée en secteur A.O.C « olives de Nice ». À ce jour, la procédure de délimitation précise des secteurs sur le territoire n'est pas engagée.

L'activité dominante qui se maintient est une agriculture de haute technologie qui allie préservation de l'environnement, qualité et techniques de pointe.

L'agriculture présente une très grande gamme de produits. Cette richesse est un atout indéniable pour l'économie locale, pour la mise en valeur des paysages et pour la prévention des risques naturels.

L'emploi précaire se développe sur les exploitations. Le recours aux saisonniers reste important, notamment pour les exploitations maraîchères.

→ Une activité menacée

Il existe depuis fort longtemps des menaces sérieuses sur l'activité agricole. Elles sont bien connues sur la plaine du Var. Les terrains plats sont les plus convoités pour le développement des activités industrielles.

L'activité agricole sur les coteaux a été victime de l'abandon progressif de cette activité due particulièrement à la pression foncière.

Aujourd'hui, l'activité agricole sur les espaces plats de la zone d'activités de la Grave et aux Plans a été progressivement abandonnée.

En effet, depuis le milieu des années 1970, aucune mesure de protection n'a été prise ni dans le cadre du SDAU de l'agglomération de Nice (approuvé en 1979) ni dans le cadre des POS successifs de la commune dont



Le secteur agricole de la Grave (Source :Cabinet Patrick Nalbert)

l'approbation du dernier date du 26 juillet 2001. Ces espaces sont pour l'essentiel constructibles. De plus, dans le cadre de révisions simplifiées du POS il a été retenu des dispositions permettant la création d'un pôle de centralité aux Selves, Leï Salo et Lou Couletas.

Depuis l'année 2001, la pression foncière s'est accentuée et l'on assiste progressivement à l'abandon des activités agricoles.

La mutation de ce quartier a été accompagnée dans le cadre de la révision du POS de Carros de la reconquête d'espaces agricoles à sa proximité. En effet, sur un espace de 12 hectares, dont 2 hectares appartiennent à la commune, au contact des Plans situé sur les premières pentes de la colline a été créée une zone agricole en substitution des espaces condamnés depuis fort longtemps.

Pour les coteaux, il en est de même que pour les Plans de Carros. Le SDAU avec le classement en coteaux urbanisés et horticoles et les POS successifs ont permis l'étalement urbain sur de nombreux espaces oléicoles et de culture. Toutefois, il reste encore de nombreux terrains qui ont été protégés et dont il conviendra d'assurer la pérennité.

Quant ceux-ci n'ont pas été altérés, ils resteront protégés.

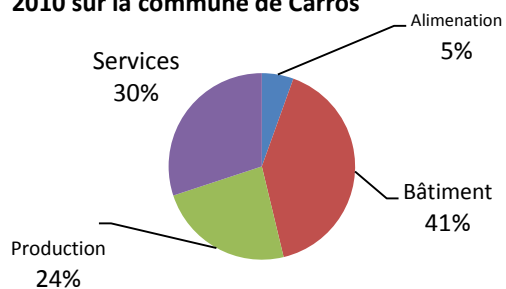
→ Les projets identifiés

Face à cette forte pression foncière et dans un souci d'équilibre, la commune envisage de mener des actions fortes permettant de pérenniser les diverses activités agricoles et notamment le maintien et la mise en valeur des espaces oléicoles comme :

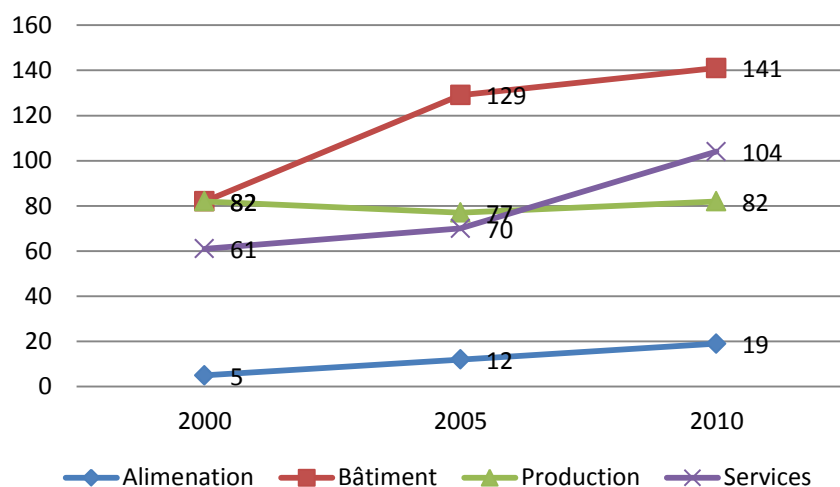
- les terrains de l'Évêché,
- le socle du village et les premiers coteaux de Carros où des oliveraies abandonnées ont été classées en zone naturelle afin de les réhabiliter lors de la révision du POS.

4 grands secteurs existent dans l'artisanat : le bâtiment, l'alimentation, les services et la production. Au 31 décembre 2010, 346 entreprises étaient recensées sur le territoire de Carros.

Entreprises actives au 31 décembre 2010 sur la commune de Carros



Evolution de l'artisanat par secteurs d'activités entre 2000 et 2010



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes

L'industrie et le secteur de la construction

Le secteur de l'industrie (3 037 salariés) ajouté à celui de la construction (905 salariés) représente 3 942 salariés en 2008, soit plus de 50% des emplois sur la commune.

Les entreprises industrielles se structurent autour d'activités manufacturières, notamment la métallurgie et la fabrication d'équipements électriques et électroniques.

	Industrie	Construction
Nombre de salariés	3 037	905
% dans l'économie communale	39,6 %	11,8 %
1 à 9 salariés	198	164
10 à 19 salariés	336	127
20 à 49 salariés	508	258
50 à 99 salariés	381	148
+ de 100 salariés	1 614	208

Source : INSEE

L'industrie se remarque par la présence de 3 gros établissements : Arkopharma (plus de 800 employés), Virbac (plus de 700 employés), Schneider Automatic (plus de 400 employés) et Malongo (plus de 350 employés). Ces trois établissements représentent plus de la moitié des salariés de ce secteur.

Cependant les autres établissements sont de taille moyenne, près du tiers comprennent entre 20 et 100 salariés et seulement 6,5% ont moins de 10 salariés.

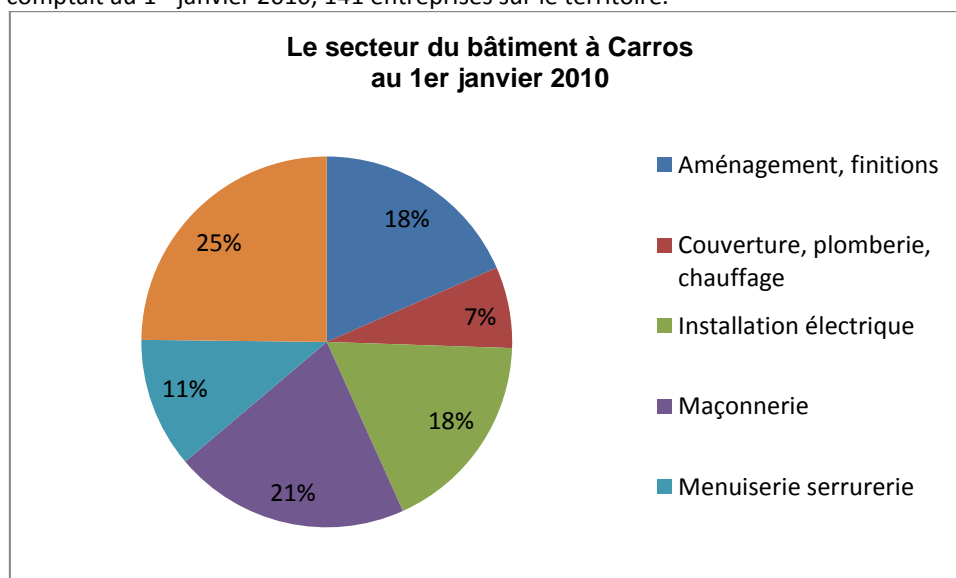
Les emplois industriels sont principalement localisés sur la zone industrielle dans la plaine du Var. On dénombre 135 entreprises appartenant à ce secteur.

Le secteur de la construction est très développé sur l'ensemble de la commune. Il s'agit pour l'essentiel d'artisans du bâtiment notamment dans les secteurs de la maçonnerie générale, la peinture et l'installation électrique.

On remarque que les établissements sont plutôt de petite et moyenne taille. En effet, près de 45% des entreprises emploient entre 20 et 100 salariés et une entreprise sur trois possède moins de 20 salariés.

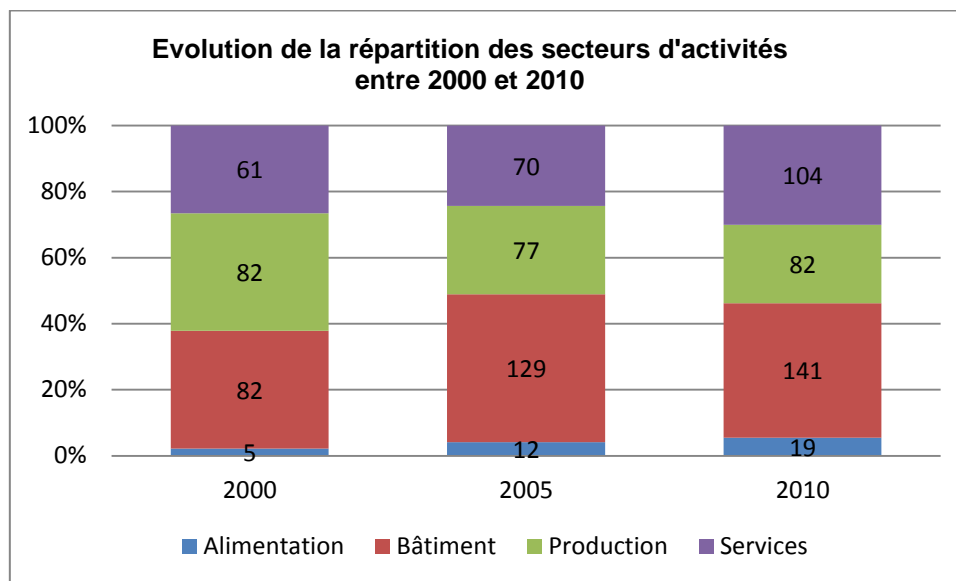
Ce secteur a connu une forte augmentation (+53,4%) entre 2000 et 2008 pour atteindre 135 entreprises. Ce secteur connaît un important développement même s'il ne génère que peu d'emplois en comparaison de l'industrie ou des services.

Ce secteur comptait au 1^{er} janvier 2010, 141 entreprises sur le territoire.



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes

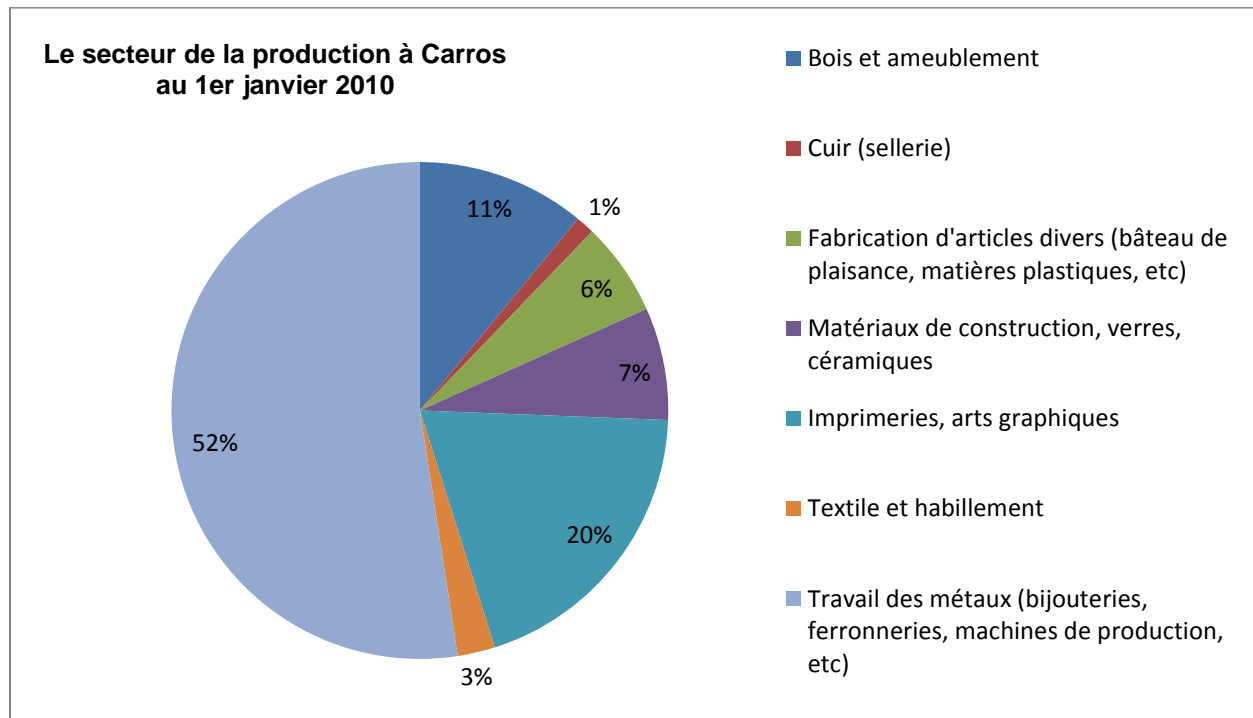
Le tissu artisanal



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes

La production

Ce secteur comptait, au 1^{er} janvier 2010, 82 entreprises sur le territoire.



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes

Le commerce

L'activité commerciale est très développée : on dénombre 268 établissements. Le commerce se distribue de manière quasi équivalente entre le commerce de gros et les intermédiaires du commerce d'un côté et les détaillants de l'autre.

Les établissements sont d'une manière générale des établissements de petite taille. En effet, plus de 50 % des établissements n'ont aucun employé, 33 % ont entre 1 et 9 salariés. Néanmoins, on dénombre quelques grands établissements installés sur la zone industrielle : un employant plus de 100 salariés et 4 autres employant entre 50 et 100 salariés (il s'agit aussi bien de commerces de gros que de détaillant).

19 entreprises ont été recensées sur la commune, au 1^{er} janvier 2010, appartenant au secteur de l'alimentation.

La plupart des établissements commerciaux est localisée sur la zone industrielle. Ceci constitue un problème de lisibilité du circuit commercial car la plupart de ces commerces reste «étranger» aux chalandes potentiels en secteur résidentiel.

	Commerce
Nombre d'établissement	268
% dans l'économie communale	24,3 %
0 salarié	135
1 à 9 salariés	90
10 à 19 salariés	25
20 à 49 salariés	14
+ de 50 salariés	4

Source : INSEE



Le commerce de centre-ville (Source : Cabinet Patrick Nalbert)

Le commerce de proximité est varié à Carros Ville : on trouve par exemple 2 alimentations générales, 2 supermarchés, 3 boulangeries, 4 pharmacies, 2 boutiques de vêtements... Cette diversité renforce le rôle central de Carros Ville. L'installation du Leader Price à proximité de la médiathèque et du ED à proximité de la mairie consolide l'attractivité de Carros Ville et de la commune en général. Les notes de conjoncture récentes montrent que les parts de marché détenues par les discounters de l'alimentaire sont en progression au détriment des supermarchés traditionnels. La présence de ces discounters en centre-ville va augmenter la zone de chalandise et attirer un nombre plus important de clients à Carros Ville. Ceci devrait à terme bénéficier à l'ensemble des commerçants du centre-ville.

Détail des commerces

	Nombre	Surface en m ²
Alimentaire	18	245
Non alimentaire	59	1505
Total	77	1750

Source : CCI Nice Côte d'Azur, 2012

	Nombre	Surface en m ²
Alimentaire	18	2118
Equipeement maison	10	350
Equipeement personne	12	420
Culture et loisirs	9	140
Auto-moto	28	980
Hébergement restauration	30	nc
Services à la personne	106	nc

Source : CCI Nice Côte d'Azur, 2012

Les services

Les entreprises relevant du secteur des services sont les plus nombreuses avec un total de 519 en 2008. Ce secteur est en expansion depuis 2000, avec 17,8% de création d'entreprises.

Les activités de services relèvent principalement d'entreprises privées : le secteur public (mairies, écoles, poste, ...) ne représentant que 6 % environ des services.

Les activités de services se répartissent sur l'ensemble du territoire communal permettant un accès aisé à la population aux services administratifs, sociaux, médicaux, bancaires... Le grand nombre d'entreprises commerciales et industrielles sur la zone industrielle induit un nombre important d'entreprises de services pour les entreprises (bureautique, comptabilité, assistance juridique, nettoyage...). On compte en effet plus de 130 établissements de services directs aux entreprises, soit environ un établissement sur quatre.

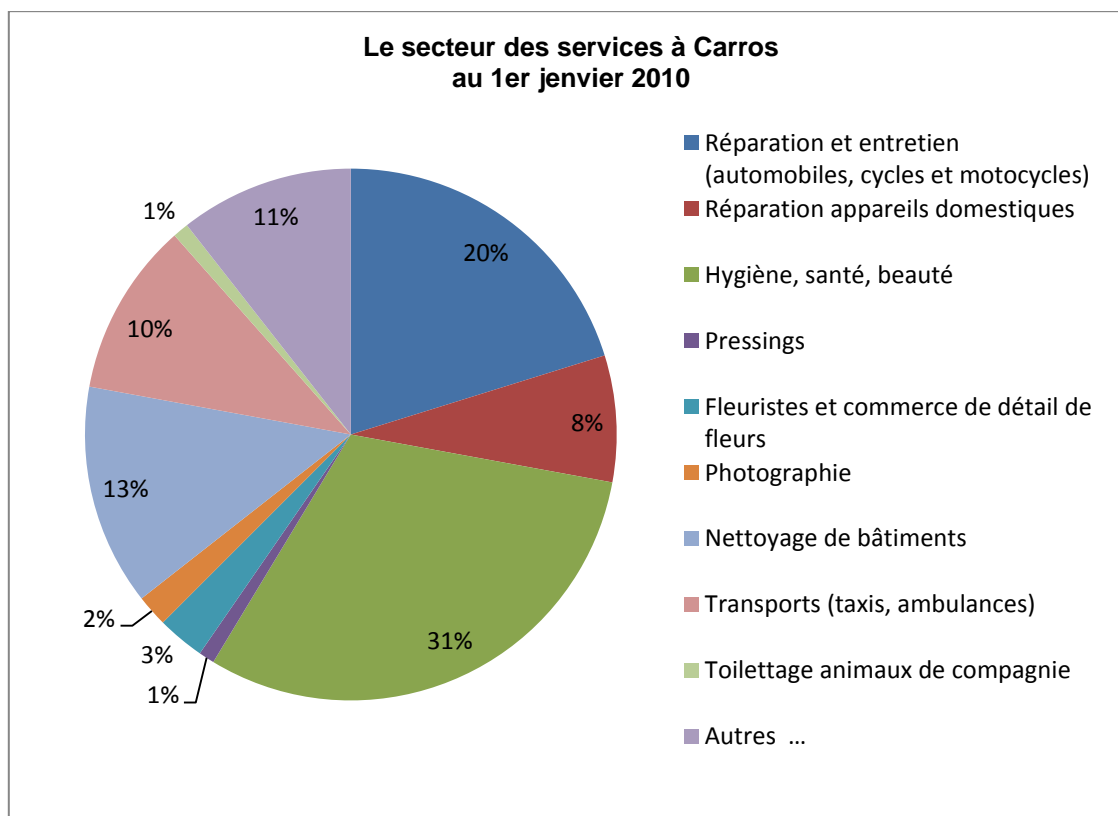
	Service
Nombre d'établissement	519
% dans l'économie communale	47,0 %
0 salarié	303
1 à 9 salariés	161
10 à 19 salariés	31
20 à 49 salariés	18
+ de 50 salariés	6

Source : INSEE

Détail des services

	Nombre
Banque et assurances	9
Immobilier	23
Institut de beauté	10
Réparation	31
Service culturel et loisir	4
Service vie quotidienne	29

Source : CCI Nice Côte d'Azur, 2012



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes

Le tourisme

Le tourisme n'est pas une activité importante pour Carros. Il existe une clientèle très restreinte.

Il s'agit vraisemblablement d'une clientèle de passage et d'une clientèle d'affaires : 2 hôtels à Carros. Les capacités d'hébergement sont donc faibles.

Cependant, la commune envisage de développer une politique de mise en valeur du patrimoine (naturel, architectural, des métiers anciens) avec notamment, la création d'équipements de tourisme vert sur le site de l'Évêché à Carros et le projet de valorisation des sentiers communaux et des points de vues panoramiques.

Cette politique devrait permettre le renforcement de ce secteur à condition, bien entendu, de développer la capacité d'hébergement sur site, en plus des hébergements créés à Carros.

La commune souhaite développer ce secteur d'activités et a instauré une taxe de séjour qui permettra de quantifier et de qualifier la fréquentation des structures existantes. De plus, par délibération en date de 12 juillet 2010, la commune a créé un office de tourisme communal qui aura en charge la promotion du tourisme sur son territoire.

La zone industrielle départementale

D'une superficie d'environ 200 hectares, la zone industrielle départementale de Carros-Le Broc s'étend le long du Var sur des terrains aménagés pendant les années 1960 pour le développement de l'activité agricole dans la basse vallée du Var.

Cette opération d'aménagement lancée à la fin des années 1960 constitue aujourd'hui un bassin d'emplois à l'échelle communale mais aussi à l'échelle de la Métropole et du département.

En effet, on dénombre environ 550 entreprises installées sur le site employant près de 8 000 personnes.

Les principaux secteurs d'activités en présence sur le site sont, par ordre d'importance :

- l'industrie,
- le commerce,
- les services,
- la construction,
- et les transports.

On constate d'ores et déjà avec ces quelques chiffres que la zone d'activités de Carros se distingue nettement des autres zones d'activités départementales. Le secteur tertiaire, l'industrie et la construction en sont la composante essentielle.



La zone industrielle (Source : Cabinet Patrick Nalbert)

La zone industrielle bénéficie de nombreux équipements publics (assainissement, réseau d'eaux industrielles, gaz industriel, réseau électrique à moyenne et haute tension, internet à haut débit...).

Ces équipements ainsi que la desserte par les transports collectifs, la proximité avec l'aéroport international de Nice Côte d'Azur et la création de la RM 6202bis (depuis Nice Saint-Isidore – giratoire des Barraques jusqu'au pont Charles Albert sur la commune de Gilette) la rendent très attractive pour les entrepreneurs locaux. De plus, le projet de mise en place d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite apportera un atout supplémentaire.

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

- l'agriculture est en perte de vitesse et les espaces agricoles sont fortement convoités notamment par l'extension de l'urbanisation,
- les migrations pendulaires hors de la commune sont importantes et en augmentation depuis 1999,
- l'activité touristique reste peu développée sur le territoire.

Atouts :

- la commune de Carros s'impose comme un important bassin d'emploi à l'échelle du département. En effet, en 2009 on compte 10 162 emplois (pour comparaison en 1999, la commune comptait 7 490 emplois sur son territoire),
- de plus l'augmentation du nombre d'emplois a été supérieure à l'augmentation du nombre d'actifs occupés, traduisant le dynamisme économique du territoire,
- le secteur tertiaire et celui de l'industrie constituent les principaux secteurs d'activités avec respectivement 5 842 et 2 836 emplois en 2008,
- l'offre de services aux entreprises et aux particuliers est bien développée.

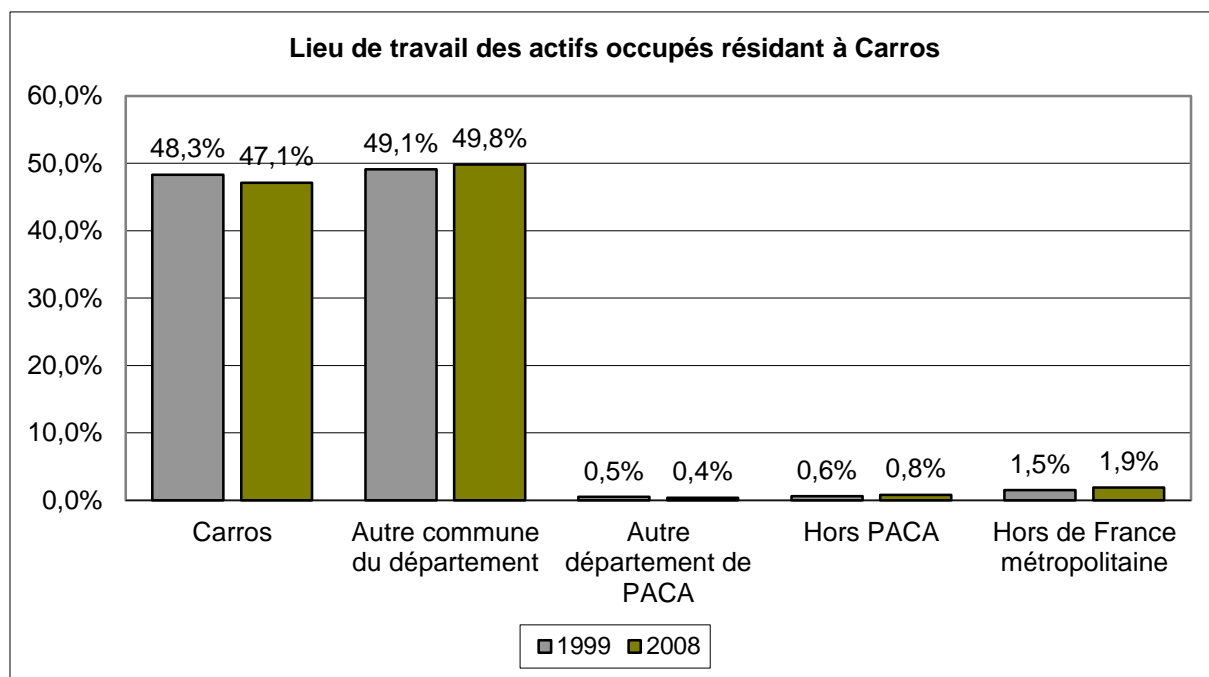
I.2. Voirie et déplacements

I.2.1. Les déplacements

Les actifs communaux

La part des actifs occupés résidant et travaillant sur le territoire communal est en baisse : en 2008, seul 47 % des actifs travaillent et résident sur le territoire communal, en 1999 quasiment 48 %.

La majeure partie des actifs communaux travaillant en dehors de la commune se rendent à Nice et dans une moindre mesure à Saint-Laurent-du-Var.



Source : INSEE

Sur l'ensemble des actifs ayant un emploi sur le territoire communal, plus de 65 % d'entre eux utilisent un mode de transport individuel pour effectuer le trajet entre leur domicile et leur travail. Plus de 80 % des actifs occupés en dehors communal utilisent un mode de transport individuel.

Les transports en commun sont utilisés par seulement 5,4 % des actifs occupés sur le territoire communal et par 4,5 % des actifs occupés dans une autre commune.

Les actifs de la zone industrielle

Une enquête a été réalisée en mars et avril 2010 pour quantifier le nombre de voyageur et déterminer leur comportement de mobilité.

Les flux de mobilité se répartissent ainsi :

Tranche horaire	Salariés qui arrivent dans la zone	Salariés qui quittent la zone
5h00 - 6h00	100	70
6h00 - 9h00	1 500	40
13h00 - 14h00	500	560
15h00 - 18h00	-	1 000
20h00 - 22h00	100	580

(à 21h00 surtout)

Source : Mairie de Carros

Les actifs viennent principalement de Nice et des communes avoisinantes (Gattières, Le Broc, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer ou Vence).

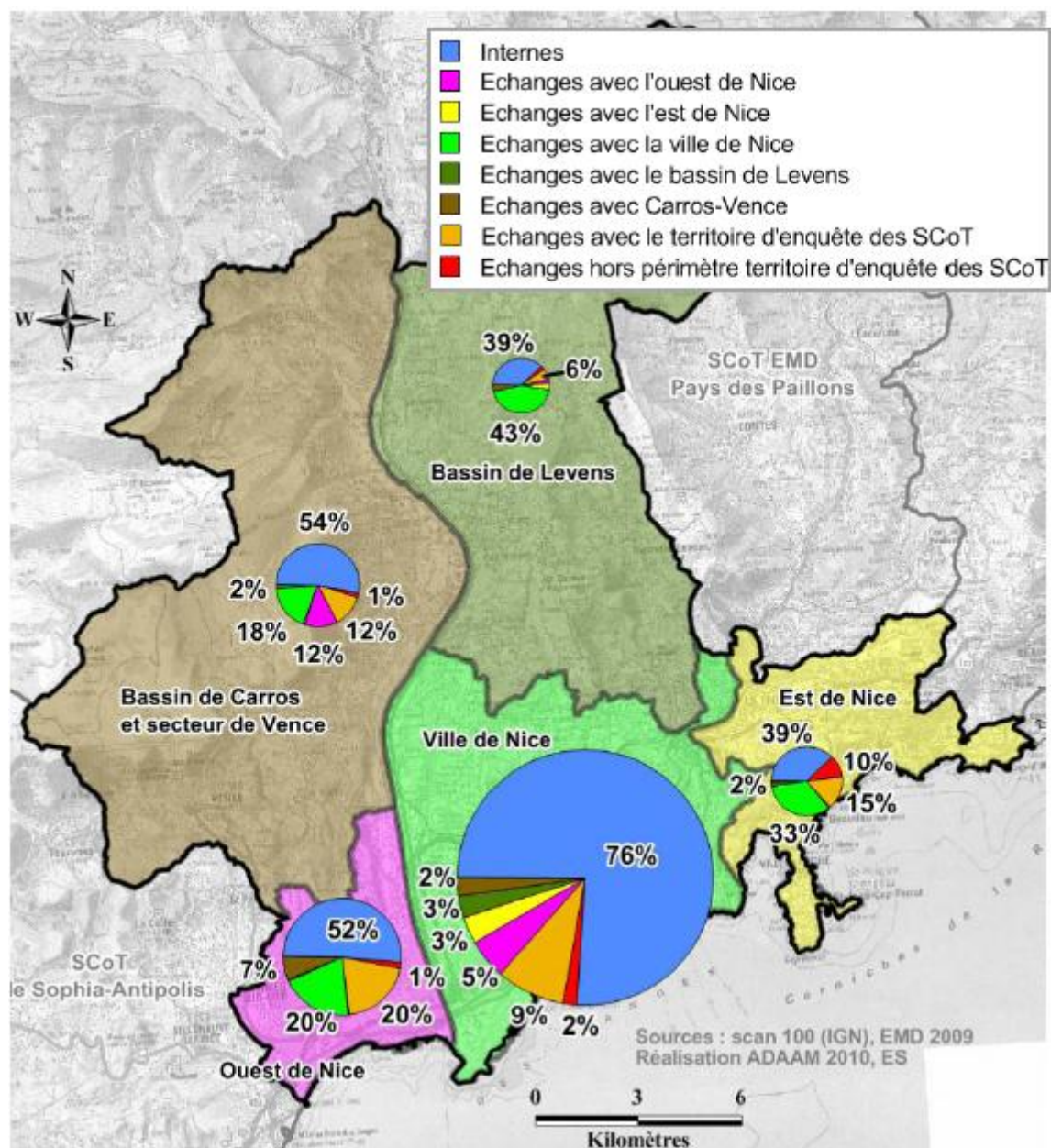
Les flux

Les chiffres du recensement de 2009 montrent que chaque jour de la semaine environ 7 500 actifs viennent de tout le département travailler à Carros et environ 2 700 actifs quittent la commune pour se rendre sur leur lieu de travail.

Selon la dernière enquête ménages-déplacements, le trafic routier des axes départementaux semble s'apaiser. La RM 6202 (Carros-Nice) atteint 39 300 véhicules / jour, soit -6% d'évolution. Les lignes de transport en commun n°706 et 707 (ligne azur) comptaient 46 371 voyageurs / jour, soit 3,1% d'évolution. Toutefois, pas tous les transports en commun ont connu un tel engouement. En effet, la fréquentation de la ligne du chemin de fer de Provence stagne en 2008 pour atteindre 327 217 voyages en 2008, soit -0,5% d'évolution.

Volumes des déplacements ayant une origine ou une destination dans le territoire

Origine ou destination dans :	Volume de déplacements
Ville de Nice	1 332 100
Ouest de Nice	343 200
Carros-Vence	183 300
Est de Nice	137 900
Bassin de Levens	85 500

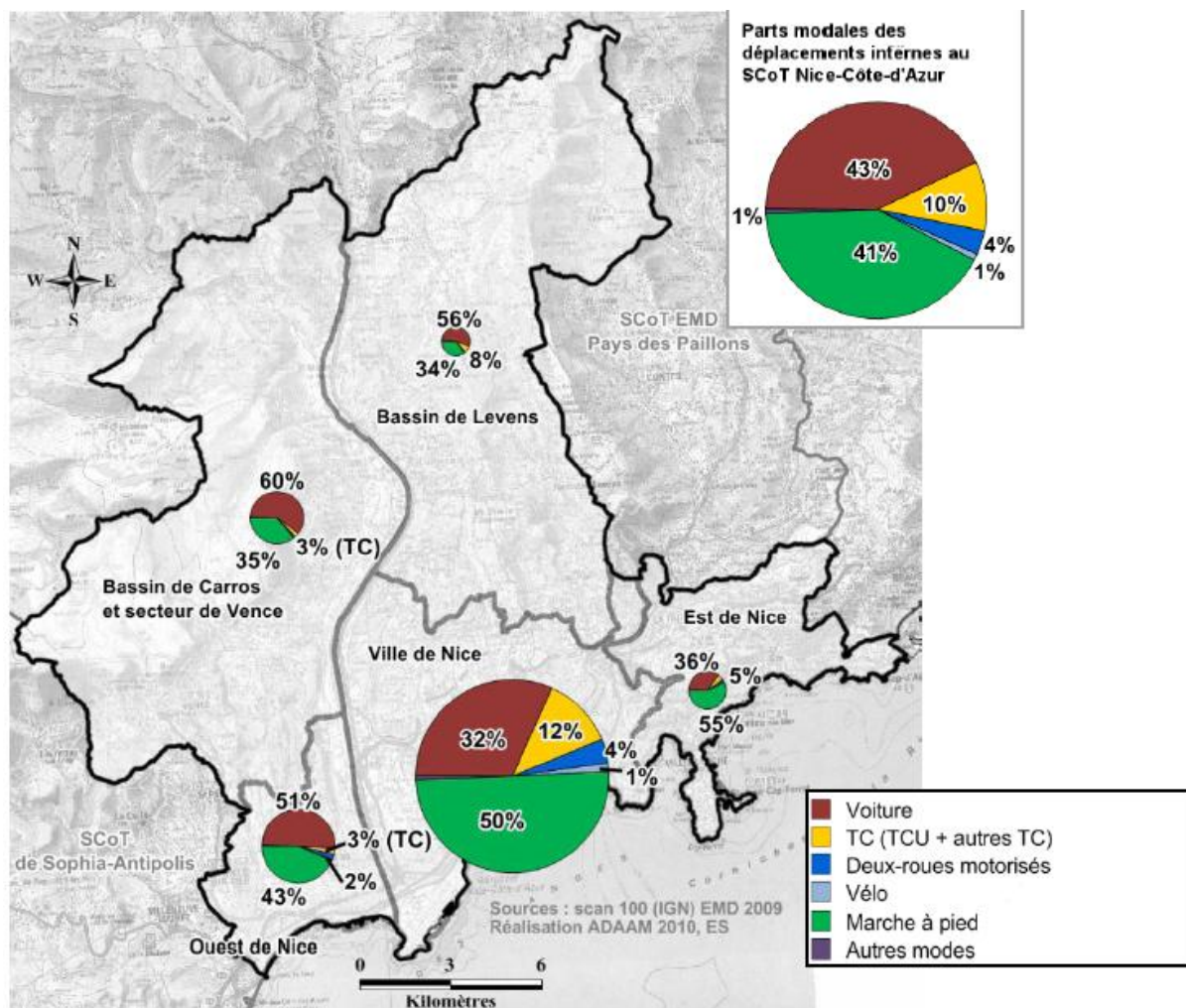


Source : Enquête ménages déplacements des Alpes Maritimes

La zone de Carros-Vence a de forts échanges avec Nice, mais cumulés, ses échanges avec l'Ouest de Nice et avec les autres SCOT (surtout Sophia-Antipolis, SCOT Ouest) sont plus importants.

Parts modales des déplacements internes :

Origine ou destination dans :	Volume de déplacements
Ville de Nice	1 010 900
Ouest de Nice	177 200
Carros-Vence	98 500
Est de Nice	53 200
Bassin de Levens	33 000
Ensemble du territoire du SCOT	1 372 800

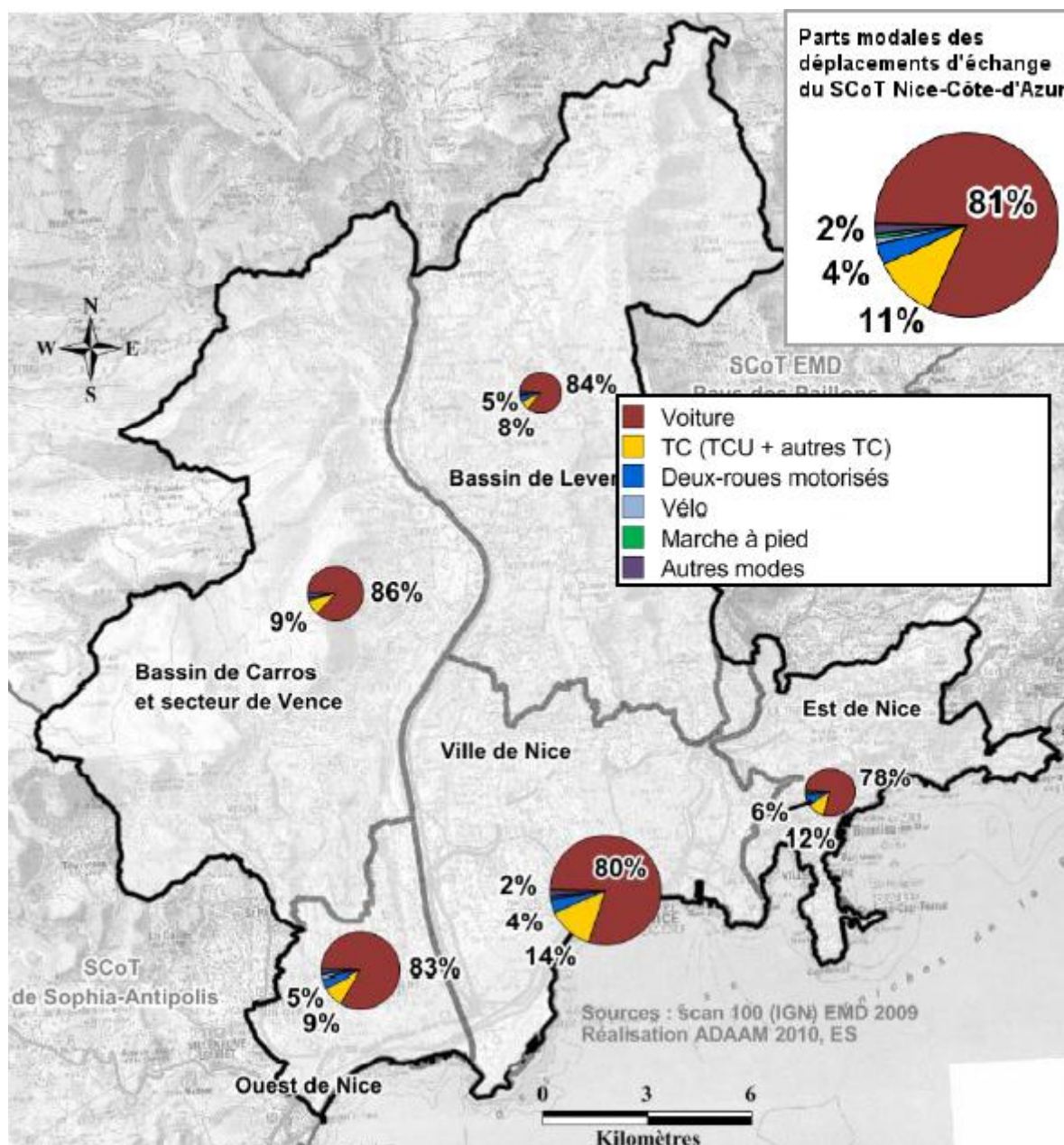


Source : Enquête ménages déplacements des Alpes Maritimes

60% des déplacements se sont en voiture personnelle sur le bassin de Carros-Vence, alors que les transports alternatifs à la voiture sont utilisés essentiellement dans Nice.

Parts modales des déplacements d'échanges :

Origine ou destination dans :	Volume de déplacements
Ville de Nice	297 000
Ouest de Nice	160 300
Carros-Vence	82 200
Est de Nice	71 100
Bassin de Levens	50 500



Source : Enquête ménages déplacements des Alpes Maritimes

I.2.2. La voirie

Les relations avec l'extérieur

En rive gauche, l'accès principal au territoire communal s'effectue par la RM 6202 et le pont de la Manda.

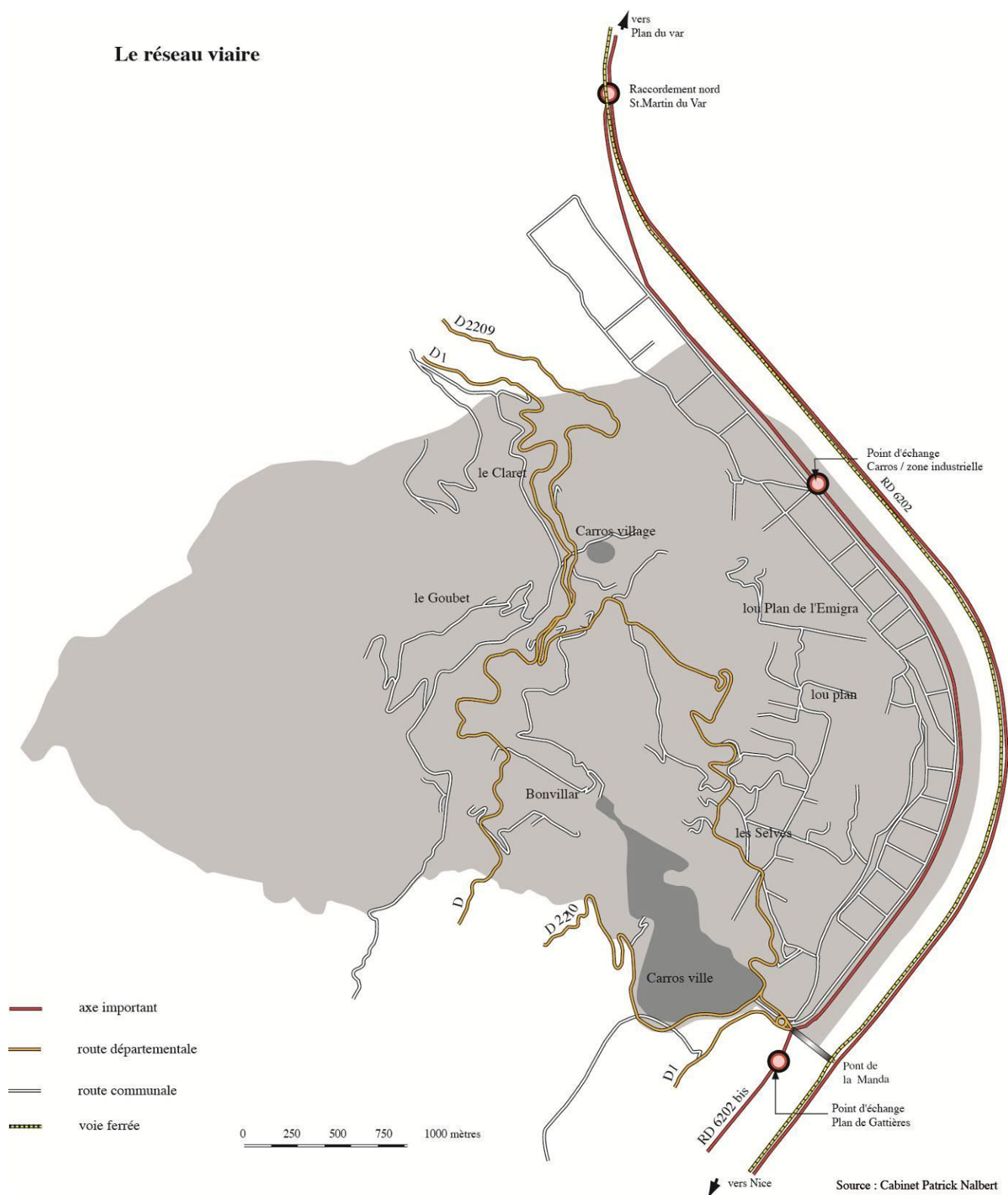
Les accès en rive droite du Var sont :

- La RM1 traverse la commune depuis Saint-Laurent-du-Var jusqu'à la vallée de l'Estéron (vers Bouyon, Bézaudun, ...), via le giratoire de la Manda, Carros village et le Broc.
- La RM 2210 permet de rejoindre Vence et Saint-Jeannet depuis le village de Carros. Elle se prolonge au-delà de Carros village vers le Broc village par la RM 2209,
- La RM 6202bis depuis Nice Saint-Isidore jusqu'au pont Charles Albert en longeant la zone d'activités Carros-Le Broc.

La RM 6202 bis assure maintenant une part importante de la desserte de Carros. Les conditions de circulations de la ZI de Carros ont été améliorées par la mise en services successives des différents tronçons de la RM 6202 bis, toutefois, celle-ci concentre des embouteillages au carrefour de la Manda.

L'ouverture de la RM 6202bis a permis de diviser les flux autrefois supportés par un seul axe (RM 6202). Elle permet aux flux venant du littoral d'accéder directement à la zone industrielle par la trémie. Elle permet aux flux du nord d'accéder à la zone industrielle par le pont Charles-Albert.

Le réseau viaire



Source : Cabinet Patrick Nalbert

NB : le raccordement Nord de la RM6202bis à Saint-Martin-du-Var est un projet à long terme.

Les relations inter-quartiers

De nombreuses voies permettent les liaisons inter-quartiers. Les principales voies structurant le territoire sont :

- la RM 1 qui permet la desserte du quartier les Plans de Carros jusqu'au village depuis le carrefour de la Manda,
- la RM 2210 qui dessert les quartiers situés en limite communale avec Gattières,
- la RM 2209 depuis la limite de commune avec Gattières jusqu'à la limite de commune avec Le Broc en passant par le village,
- la RM 901 qui dessert la zone industrielle.

Toutefois, le développement de certains quartiers ces dernières années (notamment les quartiers situés sur les coteaux et les Plans) n'a pas toujours été accompagné de créations et/ou d'élargissements de voies suffisants pour les nouveaux besoins.

Les Plans à Carros sont dans une situation d'enclavement avec une desserte unique par le carrefour des Selves. Tous les flux du quartier débouchent sur le secteur de la Manda.

La situation actuelle est celle d'une saturation des axes principaux (RM1, RM 2209, RM 2210, RM 901) par manque de voie de déstassement et de manière d'autant plus criante que la plupart de ces axes mènent au carrefour de la Manda.

L'organisation des flux et des déplacements s'articule presque essentiellement autour du secteur de la Manda qui ainsi reçoit non seulement le trafic entrée/sortie sur le territoire communal et avec les communes limitrophes (des deux côtés du Var) mais aussi le trafic inter-quartier.

Afin d'assurer un meilleur maillage du territoire et de favoriser des liaisons inter-quartiers évitant au maximum le secteur de la Manda, il conviendrait d'envisager l'amélioration de certaines liaisons et la création de nouvelles liaisons:

- deux liaisons des Plans avec la zone industrielle évitant ainsi le carrefour de la Manda,
- l'amélioration de la liaison entre Carros village et Carros Ville notamment au niveau du carrefour de la RM 2209.

I.2.3. Transports en commun

Les liaisons ferroviaires

La ligne des Chemins de Fer de Provence serpente sur la rive gauche du Var entre Nice et Digne sans traverser le territoire communal. La D.T.A dispose : « le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer le bouclage avec le chemin de Fer de Provence. Ce réseau de transports collectifs (site propre de Nice et chemin de fer de Provence) franchira le Var à proximité du littoral et dans le secteur de la Manda, contribuant ainsi à améliorer les relations entre les deux rives ». La ligne constituerait à long terme une desserte en site propre pour la commune et notamment pour la zone industrielle.

La ligne est propriété de l'État qui l'a concédé au SYMA (Syndicat Mixte Méditerranée Alpes) regroupant, la région PACA, les départements des Alpes-Maritimes et des Alpes-de-Haute-Provence ainsi que les communes de Digne et de Nice. Le SYMA en a confié l'exploitation à la CFTA. Depuis 2007, le SYMA n'existe plus : la ligne a été transférée à la région PACA, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux.

Son avenir semblerait désormais assuré. Devant la conjonction d'intérêts tels que :

- la liaison et le débouché vers Nice pour Digne,
- le maintien de liaisons de qualité avec et entre de nombreux bourgs et villages situés sur la ligne (Saint-André, Thorame, Annot, Entrevaux), pour le département des Alpes-de-Haute-Provence,
- les dessertes périurbaines pour le département des Alpes-Maritimes.

Le SYMA n'existant plus depuis le 1^{er} janvier 2007, la compétence et la gestion de la ligne du Chemin de Fer de Provence a été transférée à la Région PACA, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires.

Cette convergence d'intérêts a permis la conservation de la ligne dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 (55 M €) destiné à financer la modernisation de la ligne (augmentation du cadencement sur la partie périurbaine, remise en état et sécurisation des voies et des haltes...).

Les Transports en commun routiers

Il s'agit des services de transport de l'ancien réseau d'autobus du syndicat intercommunal Bus Varmer qui ont été récemment transférés à la métropole NCA.

Le réseau Lignes d'Azur assure les liaisons entre Carros, Le Broc, Gattières, Bouyon. 6 lignes fonctionnent du lundi au vendredi et 2 lignes le samedi.

Le réseau urbain de Lignes d'Azur organisé par Nice Côte d'Azur assure le transport des lycéens vers Nice et la vallée du Var par la ligne 70 qui relie Nice à Carros Pagnol avec, selon les heures, des extensions jusqu'à Bouyon ou Gattières. Cette ligne emprunte la rive gauche du Var pour desservir respectivement Lingostière et Nice La Plaine. Aux heures de pointes du matin et du soir la ligne 70 dessert également la zone d'activités.

Le réseau Lignes d'Azur assure les lignes suivantes :

- 701A La Manda / Carros / Bouyon : 10 allers-retours par jour du lundi au vendredi et le samedi
- 701B Carros / Bouyon : 3-4 allers-retours par jour du lundi au vendredi
- 702 St-Jeannet / La Monda / La Grave : 10 allers-retours par jour du lundi au vendredi et le samedi
- 705 Le Broc / Carros : 4-5 allers-retours par jour du lundi au vendredi
- 707 St-Laurent / Carros : 15-16 allers-retours par jour du lundi au vendredi et desserte le week-end

Les modes de déplacements doux

La commune, en partenariat avec le Conseil Général, a développé le réseau de pistes cyclables sur son territoire.

Ainsi, une piste cyclable a été réalisée le long de la RM 901 depuis la Manda jusqu'au Bec de l'Estéron. Cette piste se prolonge jusqu'au littoral.

De plus, une traversée cyclable au niveau du pont de la Manda, participant à l'amélioration de la traversée rive gauche-rive droite est envisagée par le CG.

Enfin, afin d'amorcer le cheminement de l'itinéraire touristique cyclable « la route des balcons d'Azur », l'entrée de ville de Carros doit être inscrite comme point d'entrée cyclable majeur pour la connexion des itinéraires en direction de la littorale et de la provençale.

Le Plan de Déplacement Inter Entreprises

Les déplacements de personnes représentent 63% des émissions de CO2 du département des Alpes-Maritimes, sans compter l'impact écologique et social de ces trajets. Forte de ce constat, la CCI Nice Côte d'Azur, avec le soutien de l'ADEME et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, s'est engagée depuis plusieurs années aux côtés des entreprises et des clubs de dirigeants dans le déploiement de Plan de Déplacements Inter-Entreprises : les PDIE.

Deux PDIE, celui de la ZI de Carros-Le Broc et celui de la Zone de Plan de Grasse sont déjà en cours, permettant ainsi d'optimiser les déplacements des 8500 salariés concernés, des clients et visiteurs. Différentes actions ont déjà été réalisées avec les collectivités et transporteurs pour diversifier et améliorer l'offre de transports sur ces zones : modifications des dessertes, expérimentation du bus T Express Nice-Est/ Nice-Nord/ ZI Carros par autoroute, pistes cyclables, covoiturage, etc

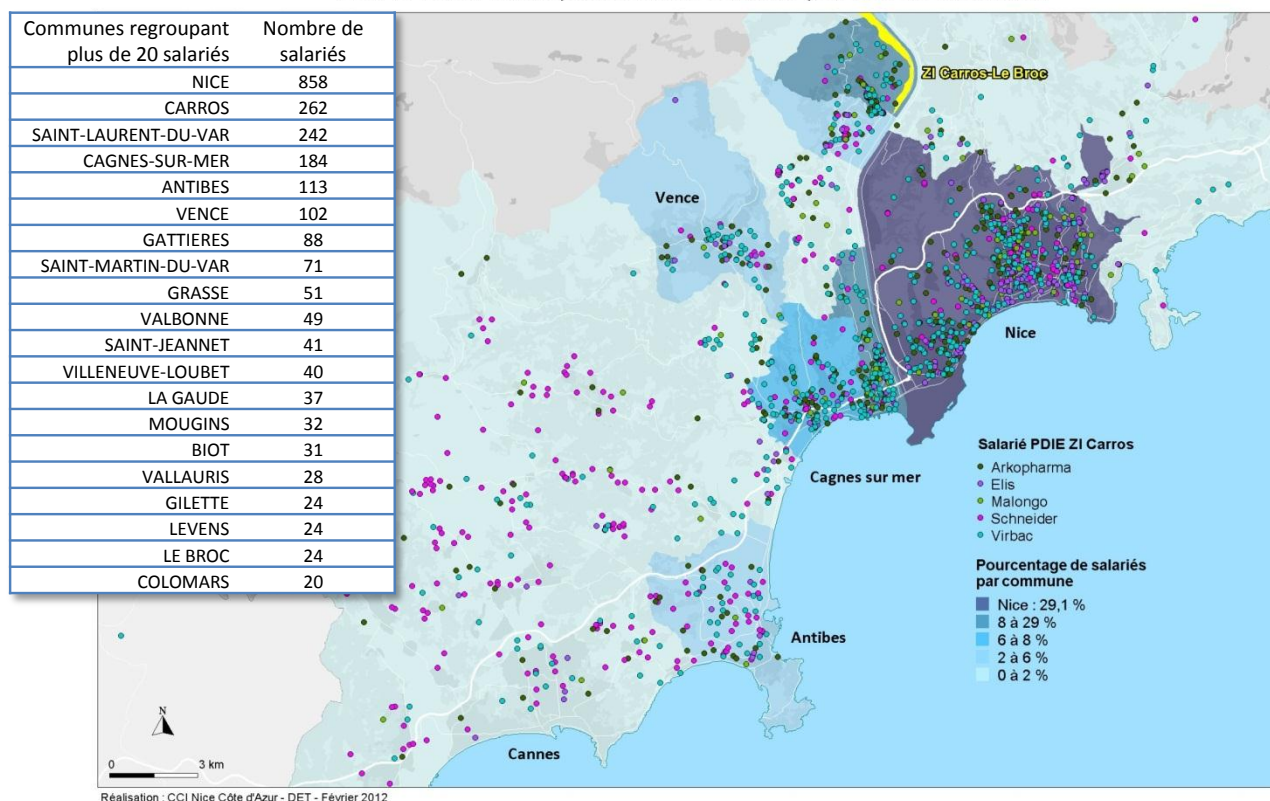
Les objectifs du PDIE de la ZI de Carros-Le Broc sont les suivants :

- Améliorer l'accessibilité et la fluidité des déplacements sur le pôle industriel
- Améliorer la sécurité des déplacements de tous publics et de tous moyens de locomotion
- Améliorer la qualité de vie au travail
- Favoriser l'utilisation par les salariés de modes alternatifs à la voiture individuelle
- Valoriser l'image de la zone industrielle

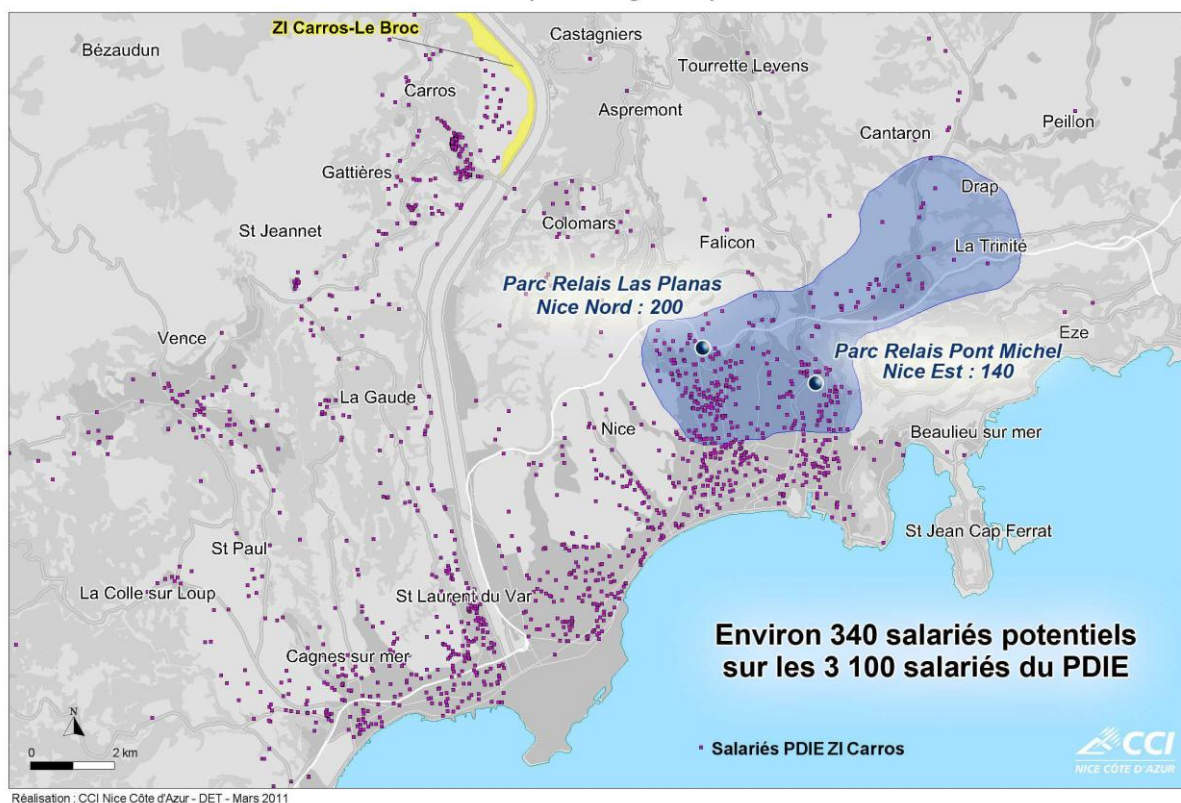
Dans 7 domaines thématiques, 48 fiches actions ont été proposées sur Carros pour la mise en œuvre du plan, dont :

- Une démarche pour l'aménagement des lignes existantes
- Une démarche pour la mise en place d'une ligne Express desservant la ZI de Carros
- Dossier de prolongement d'une ligne existante pour les communes de Vence/St JeannetL/ Gattières/ La Gaude/ Carros
- Mise en place de la navette Schneider Electric à Carros

PDIE ZI Carros : répartition des salariés par lieu de résidence



PDIE ZI Carros : Potentiel de salariés pour la ligne Express Nice Est-Nice Nord-ZI Carros



Les entrées de ville

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme prescrit qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le plan local d'urbanisme, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sur le territoire de la commune est concernée la RM 6202bis (bande de 75 m). Du sud vers le nord, elle traverse et longe:

- le carrefour de la Manda qui est l'entrée principale du territoire communal,
- la zone d'activités Carros - Le Broc,

La RM 6202 bis traversant des zones urbanisés sur l'ensemble du territoire communal, l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme n'induit aucune contrainte particulière.

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

- Une forte pression automobile liée aux migrations pendulaires.
- Un réseau de voirie dense mais insuffisant pour le nombre de véhicules / jour.

Atouts :

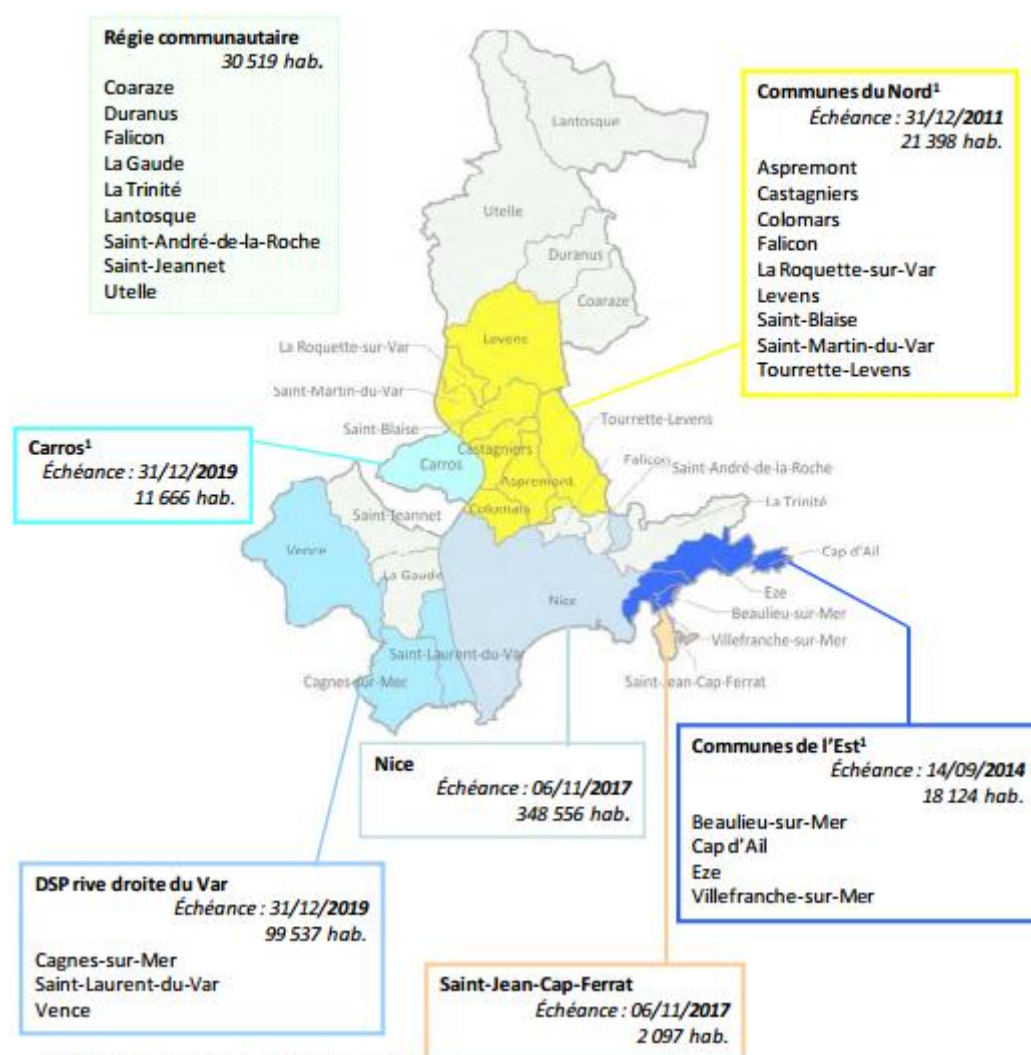
- Une desserte par les réseaux de transport en commun (bus et train) satisfaisant mais à compléter et à solliciter.

I.3. Équipements : État et capacité

I.3.1. Eau potable

En octobre 2009, la compétence en eau potable et eaux de sources a été transférée à Nice Côte d'Azur. Le service d'eau de Nice alimente plus de 530 000 habitants, ayant consommé 43,70 millions de m³ d'eau en 2011. Cette desserte est assurée par le biais de 133 428 abonnements, pour l'alimentation en eau domestique, ou en eau d'arrosage. Par rapport à 2010, l'évolution a été de +1,4% pour les abonnements, tandis que les volumes sont quasiment stables (+0,48% pour les volumes consommés et +3,6% pour les volumes comptabilisés).

La gestion du service : régie communautaire et 6 délégations



La ressource

Les ressources en eau du réseau d'alimentation en eau potable de Carros sont constituées par deux sources et deux champs de captage :

- Les sources :
 - la source de la Gravière est captée à Bézaudun les Alpes. Le prélèvement maximum autorisé est de 12 900 m³ par jour,
 - la source du Vegay est constituée de trois émergences captées à Aiglun. Le prélèvement maximum autorisé est de 16 400 m³ par jour.

- Les champs de captage :

L'eau de la nappe alluviale du Var est prélevée aux Plans de Carros, elle caractérisée par son excellente qualité et par son fort potentiel de production.

Le captage des Plans à Carros alimente essentiellement la commune et la zone industrielle. Le prélèvement maximum autorisé est de 25 000 m³ par jour.

Enfin, le captage de la Manda alimente le réseau de la société du Canal de la rive droite du Var de Gattières à Saint-Laurent-du-Var.

Les volumes d'eau potable consommés à Carros s'élèvent, en 2011 à 999 599 m³ contre 877 976 m³ en 2010.

La qualité de l'eau

Afin de prévenir de tout risque de pollution, toutes les ressources utilisées ont des périmètres de protection déclarés d'utilité publique.

De plus le 11 septembre 2003 une station d'alerte a été mise en service au quartier des Plans.



L'eau distribuée est de bonne qualité au regard de l'ensemble des analyses qui sont régulièrement effectuées.

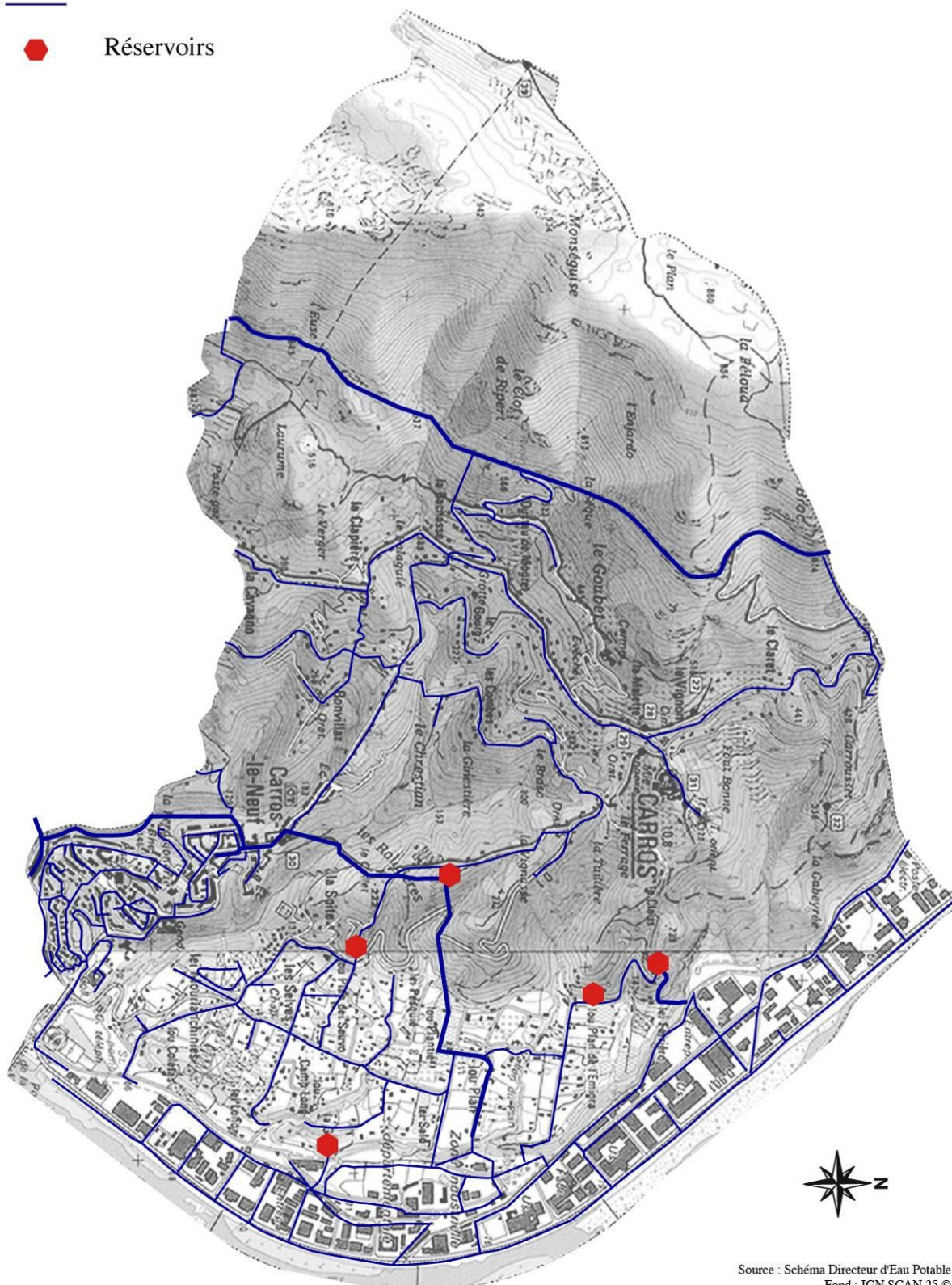
Le réseau

Le réseau d'alimentation et de distribution a été construit à partir des années 1940 et déjà, dans les années 1950 la moitié des conduites actuelles était posée. Aujourd'hui, l'extension du réseau est quasiment terminée. Le vieillissement des canalisations devra faire l'objet d'une surveillance stricte.

La longueur du réseau est de 86,9 km. Il est composé de 5 réservoirs d'une capacité totale de 10 600 m³ pour la commune de Carros.

Réseau d'alimentation en eau potable

-  Canalisations
-  Réservoirs



Source : Schéma Directeur d'Eau Potable
Fond : IGN SCAN 25 ©

I.3.2. Assainissement

Le réseau d'assainissement

En octobre 2009, la compétence assainissement a été transférée à Nice Côte d'Azur.

Les eaux usées domestiques

Le réseau d'assainissement est de type séparatif.

Si le secteur d'habitat pavillonnaire possède un réseau en bon état, celui des quartiers denses devra faire l'objet de travaux d'entretien.

En 2011, 8 400 habitants sont desservis par le réseau d'assainissement collectif, soit un taux de raccordement de 72%.

→ **Les travaux de réduction des eaux claires parasites :**

Ces travaux concernent des « réparations » mineures sur le réseau. Il s'agit de déconnexion de trois grilles à Carros Ville, une sur la zone industrielle et de la réparation d'une fuite d'eau potable à Carros village.

Ces travaux permettront d'éliminer un volume d'eaux claires parasites (météoriques et permanentes) dans le réseau et donc d'en assurer un meilleur fonctionnement.

→ **Les travaux de réhabilitation :**

L'état de certaines sections du réseau inspecté est tel qu'une réhabilitation s'impose. Il s'agit de sections sur la zone industrielle, dans le secteur du pont de la Manda à Carros.

Ces travaux n'auront qu'un impact limité sur le volume d'eaux claires parasites permanentes mais permettront néanmoins d'assurer un meilleur fonctionnement du réseau.

→ **Les travaux d'extension :**

Les projets d'urbanisation et d'extension de réseau envisagés sont les suivants :

- raccordement de logements actuellement assainis en individuel,
- extension du réseau d'assainissement collectif le long du chemin Jean Natale et raccordement d'une colonie, d'un évêché et de logement actuellement assainis en individuel dans ce secteur,
- réhabilitation d'une école au village (200 élèves, 100 repas),
- secteur Le Pré du Chêne : capacité de construction de 10 logements,
- Plans de Carros : capacité de construction de 200 logements,
- quartier de la Tuilière : capacité de construction de 220 logements,
- quartier Lou Brasc : capacité de construction de 200 logements,
- quartier Le Teuliero est : capacité de construction de 25 logements,

Néanmoins, le réseau est insuffisant dans la partie basse de la commune. Il est nécessaire de procéder à des opérations de renouvellement et de recalibrage avant d'envisager de nouveaux raccordements.

La station d'épuration

L'assainissement collectif des eaux usées est principalement assuré pour la station d'épuration située au droit du centre commercial « Cap 3000 » sur la commune de Saint-Laurent-du-Var. Le collecteur principal achemine à la station d'épuration les eaux usées des communes de Gattières et Le Broc, membres du Syndicat Mixte d'Assainissement de la Rive Droite du Var (SMARDV), et des communes de Carros, La Gaude, Saint-Jeannet et Saint-Laurent-du-Var, membres de NCA.

La station d'épuration au sud de la zone commerciale du Lac a été créée en 1982 et a fait l'objet depuis de deux réhabilitations en 1989 et 2009. Sa capacité de traitement a évolué de 80 000 équivalent habitants à aujourd'hui 110 000 équivalent habitants.

Son dernier processus de traitement est aujourd'hui composé :

- d'une décantation primaire
- d'un procédé biologique
- puis d'une filtration membranaire

Elle reçoit environ 20 000m³ d'effluents par jour. Elle est dotée d'une unité de traitement de l'air d'une capacité de 50 000 m³/heures. Son rejet dans le milieu naturel s'effectue sous le pont Napoléon III à Nice. Le débit moyen de la STEP est d'environ 10900m³/jour (données 2007).

Le résultat du traitement des boues est de l'ordre de 4 500 tonnes de boues par an, avec un taux de siccité¹ de 20 % qui ne sont pas traitées et qui sont évacuées en décharge.



Les eaux usées industrielles

Les eaux usées industrielles sont rejetées aujourd'hui sans précaution particulière dans le réseau commun.

Dans un premier temps, un pré-traitement de ces eaux a été envisagé afin d'aboutir à une situation plus satisfaisante. Toutefois, les experts, notamment ceux de l'Agence de l'Eau, se sont montrés réticents. Ils ont plutôt suggéré le traitement en tant que de besoin par chaque industriel des rejets avant de rejoindre le réseau selon les dispositions du code de la santé publique.

Aujourd'hui seules quelques entreprises disposent d'une autorisation de rejet en bonne et due forme.

L'objectif est donc d'étendre le système légal à l'ensemble des intéressés. À terme la conformité des rejets sera ainsi établie.

Secteurs d'assainissement autonome

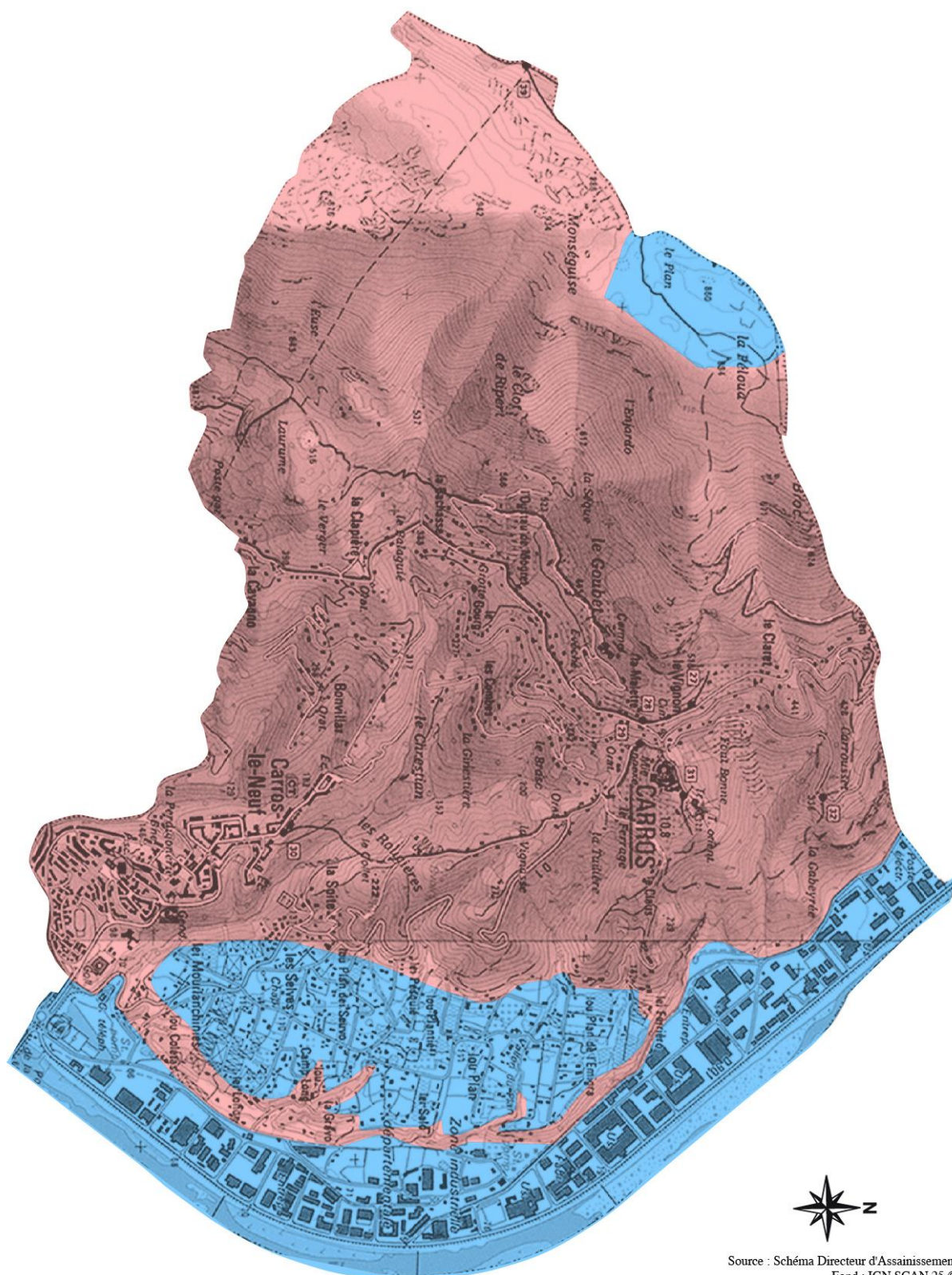
Les différents paramètres (pente, proximité de la roche, hydromorphie, perméabilité,...) permettent d'évaluer l'aptitude des sols à l'assainissement non collectif et de préciser le type de dispositif envisageable :

- zone bleue : mise en œuvre sans contrainte, apte à l'épandage souterrain,
- zone rouge : mise en œuvre difficile, étude spécifique à la parcelle pour toute création ou rénovation d'un dispositif pour définir la faisabilité d'un épandage dans un sol reconstitué et/ou réaménagement du terrain.

L'aptitude des sols (voir carte page précédente) est établie par extrapolation de mesures ponctuelles à l'ensemble du territoire. Le découpage des zones est calé essentiellement sur les limites de pentes et les limites géologiques.

La délimitation des zones relevant de l'assainissement collectif et non collectif doit faire l'objet d'une enquête publique (art. L2224-10 du CGCT pris en application de l'article 35.III de la loi sur l'eau).

Aptitude des sols à l'assainissement non collectif



Source : Schéma Directeur d'Assainissement
Fond : IGN SCAN 25 ©

- Mise en oeuvre sans contrainte. Apte à l'épandage souterrain.
- Mise en oeuvre difficile.
Étude spécifique à la parcelle, pour toute création ou rénovation d'un dispositif, pour définir la faisabilité d'un épandage dans un sol reconstitué et /ou réaménagement du terrain

Eaux pluviales

L'article 35 de la loi sur l'eau concernant les zonages d'assainissement impose aux communes de délimiter " les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement " afin de limiter les problèmes d'inondation.

Le territoire communal est caractérisé par un tissu urbain d'une densité variée. On distingue quatre espaces :

- une zone dense, Carros Ville (situé au sud du vallon des Barraques) et Carros village,
- une zone pavillonnaire, les Plans de Carros (situé au sud du vallon des Barraques),
- la zone industrielle située en bordure du Var,
- les zones de vallons naturels.

Carros village

Le système de collecte des eaux pluviales du village est constitué de caniveaux et de réseaux. Il évacue les eaux de ruissellement vers 3 exutoires définissant 3 bassins versants :

- à l'ouest un premier qui se jette dans le vallon de la Tuilière,
- un deuxième au sud,
- un dernier au nord.

L'exutoire au sud du village, sur la route nationale 2209 évacue les eaux pluviales dans le vallon de la Billoire.

Carros Ville

Le réseau de collecte assez dense est dans l'ensemble en bon état. Il comprend des exutoires dispersés (dix au total). Certains secteurs sont inaccessibles.

Trois bassins versants se rejoignent à l'angle du boulevard de la Colle Belle et de la RN 210. Le diamètre du collecteur est insuffisant par fortes pluies.

Les Plans de Carros

Les bassins versants sont constitués de courts segments en bon état. Les eaux sont rapidement évacuées dans le vallon le plus proche.

La zone industrielle

Les nombreuses entreprises de la zone possèdent leur réseau de collecte des eaux pluviales. Les eaux des toitures et des parkings sont récupérées en parties privées puis évacuées vers le domaine public. L'eau est collectée le long des routes (fossé) puis dirigée vers le canal de Pied de Coteau.

I.3.3. La gestion des déchets

La collecte

La collecte est effectuée en régie sauf pour le verre et les revues, journaux et magazines. La commune dispose d'une déchetterie située au quartier de la Grave.

Elle concerne les emballages ménagers : verre, papiers, journaux et magazines et autres emballages ménagers telles briques cartonnées, flacons plastiques, ...

Les circuits de collecte sont les mêmes que pour les ordures ménagères. Les collectes s'effectuent environ une fois par semaine.

La collecte du verre et du papier (journaux - magazine) se fait en apport volontaire aux colonnes spécifiques. Il existe actuellement 38 colonnes à verre et 26 pour le papier.

Les autres déchets d'emballage ménagers (acier, aluminium, briques cartonnées, de cartons et de papier d'emballages) sont collectés soit au porte-à-porte soit par apport volontaire dans les conteneurs une fois par semaine, puis stockés dans le compacteur de la déchetterie.

La commune a procédé à une mise à disposition gratuite de composteurs individuels permettant le recyclage des déchets organiques par les particuliers à leur domicile.

En 2010, la filière du tri représente 530 tonnes collectées sur la commune de Carros : emballages (238 tonnes), papiers (117 tonnes dont 2 tonnes de papiers de bureau) et verre (175 tonnes).

Les ordures ménagères (OM)

Trois circuits de collecte sont à ce jour en place :

- Carros-ville,
- Carros les Écarts / Le Plan,
- la zone industrielle.

Les tonnages collectés sont dans la moyenne nationale. En effet si l'on soustrait les OM collectées sur la zone industrielle et qui représentent environ 1 500 tonnes par an, le ratio d'OM est d'environ 425kg/habitant.

En 2010, 3 418 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées sur la commune de Carros.

Le traitement et la valorisation

Les filières de traitement et de valorisation des déchets collectés sont les mêmes pour toutes les communes de Nice Côte d'Azur.

	2010
La production d'ordures ménagères	3 418 tonnes
La production d'emballages ménagers	238 tonnes
La production de papiers	117 tonnes
La production de verre	175 tonnes

I.3.4. Superstructures

Equipements administratifs et de service	Hôtel de ville + mairie annexe
	Cuisine centrale
	Pôle jeunesse et sports
	Police municipale
	La Poste (2)
	Gendarmerie
	Pompiers
	Antenne de justice
	Maison de l'artisanat
	Maison de l'emploi
	CAJIP soutien médiation
	Point info tourisme
Equipements scolaires et de petite enfance	Ecole primaire et maternelle
	Ecoles maternelles (4)
	Ecoles primaires (4)
	Maison de l'enfance et halte-garderie
	Collège
	Centre de Formation des Apprentis (CFA)
Equipements sportifs et de loisirs	Stade d'athlétisme
	Gymnase
	Piscine municipale
	Terrains multisports (2)
	Boulodromes (3)
	Foyer rural
	Salle des jeunes
	Maison des associations
	Parc forestier avec amphithéâtre de plein air
	Salle L. Vitorge
	Maison des syndicats
	Pôle éducation jeunesse et sports
	Espace Pierre Jaboulet (terrains de tennis et terrain multisports, halle des sports, skate park)
	Salle des fêtes des Plans
Equipements culturels et culturels	Forum Jacques Prévert
	Médiathèque André Verdet
	Le Château (centre international d'art contemporain)
	Villa Barbary
	Moulin Briquet
	Salle de spectacle Juliette Gréco
	Eglise
	Chapelle des Selves
	Cimetières (2)
Equipements sociaux et de santé	Oratoires (4)
	CCAS
	Centre social
	Office HLM

Source : Mairie de Carros

La commune bénéficie d'un niveau d'équipement satisfaisant pour la population permanente, notamment en matière d'installations sportives, scolaires, culturelles et administratives.

Les équipements sont centralisés :

- à Carros Ville : 4 écoles maternelles, 4 écoles primaires, 1 collège, 1 Institut de Formation des Métiers (IFM), 1 gendarmerie, 1 médiathèque ...,
- au village de Carros : 1 mairie annexe, 1 groupe scolaire, Villa Barbary, le Château.

Les principaux projets d'équipements concernent notamment :

- la création de pôles multimodaux en rive droite du Var et d'un espace de stationnement VL et PL en lien avec ceux-ci et les centres d'activités afin de mettre en place une politique cohérente et fonctionnelle du transport de personnes et de marchandises,
- la création d'une nouvelle gendarmerie aux Plans de Carros,
- la création d'équipements de tourisme vert et de loisirs sur le site de l'Évêché pour développer un produit touristique vert liée à l'appartenance au massif du Cheiron,
- l'aménagement d'une aire d'accueil des gens du voyage.

Équipements scolaires

Près de 3 366 élèves sont scolarisés à la rentrée 2012/2013 répartis sur :

- 5 écoles maternelles (468 élèves),
- 5 écoles primaires (768 élèves),
- 1 groupe scolaire (140 élèves)
- 1 collège (780 élèves),
- 1 centre de formation apprentis (1 210 apprentis)).

Les capacités actuelles sont suffisantes pour les besoins.

Le stationnement

Des parkings existent dans chaque quartier.

On compte environ 800 places de stationnement gratuites réparties sur le territoire communal. Celles-ci sont principalement localisées à l'intérieur ou en périphérie immédiate des pôles d'attraction : Carros Ville et village. Pourtant, malgré leur nombre important, des difficultés de stationnement persistent.

Les zones bleues se situent en cœur de ville, à proximité des services publics (poste, mairie par exemple) et permettent une rotation des véhicules tout au long de la journée.

Nom - localisation	Nombre de places
Centre commercial - Zone bleue	35
Les Vallières - Zone bleue	11
Place du Belvédère - Zone bleue	15
Pace de la Fuont (village) - Zone bleue	3
Paul Langevin	38
Gymnase	26
Impasse du Mont Vial	12
Les Lucioles	47
Forum Jacques Prévert	127
Impasse des Bruyères	97
Rue des Arbousiers	85
Médiathèque	70
Rue du Bosquet	32
Rue du Bosquet (bis)	24
Place du Saut du Loup	10
Rue d Figaret	26
Rue des Abeilles	54
Rue de la Beïlono	42
Place du Puy (village)	36
Total	790
Dont	65
	réservés handicapés

Source : Mairie de Carros

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

- Des secteurs d'habitat individuel non raccordés au réseau public d'assainissement.
- Un réseau de transport en commun à renforcer.
- Des problèmes quant à la gestion des eaux usées industrielles.

Atouts :

- Des ressources en eau potable suffisantes et une bonne qualité de l'eau.
- Un réseau public d'assainissement bien entretenu.
- Un réseau d'eaux pluviales dans les zones denses (village, Carros ville, zone d'activités).
- Mise en place du tri sélectif et présence d'une déchetterie.
- De nombreux équipements publics de superstructures permettant de répondre aux besoins présents et futurs.

I.4. Les autres contraintes législatives et documents de planification

I.4.1. Les contraintes supra-communales

Article L121-1 du code de l'urbanisme (article d'équilibre)

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature (...).».

Loi sur l'eau (loi n° 92-3 du 3 janvier 1992)

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a institué l'obligation d'élaborer un schéma d'assainissement. Un schéma directeur d'assainissement a été élaboré et approuvé. Il est donc opposable au P.L.U.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E) du Bassin Rhône Méditerranée Corse a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 20 décembre 1996, les décisions administratives doivent le prendre en compte.

Le périmètre d'étude du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var a été arrêté le 12 janvier 1995.

L'objectif général du S.A.G.E est de favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var en valorisant les ressources souterraines et développer la connaissance du fonctionnement dynamique de la vallée pour l'inscrire dans toutes les démarches de gestion de l'eau.

Les objectifs thématiques découlant de l'objectif général du SAGE sont :

- la préservation de la ressource,
- la gestion des risques,
- la valorisation des milieux.

Loi sur le bruit - infrastructures bruyantes

En application de l'article R.123-12 du code de l'urbanisme, les documents graphiques du plan local d'urbanisme font apparaître les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées selon les dispositions des articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement.

L'arrêté préfectoral du 27 décembre 1999 classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Sur le territoire communal, l'arrêté concerne :

- la RM 6202bis,
- la RM 901.

Les secteurs d'isolement acoustique des bâtiments sont de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la RM 6202bis et de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la RM 901.

Loi relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (loi 5 juillet 2000)

Le schéma départemental d'accueil pour les gens du voyage approuvé le 29 mai 1998 et actualisé le 27 décembre 2002 par arrêtés préfectoraux précise le nombre de places recommandé pour satisfaire les besoins spécifiques d'accueil des gens du voyage nécessitant la réservation de terrains affectés à cet usage.

La commune souhaite créer une aire d'accueil des gens du voyage de 40 places.

Loi sur la protection et la mise en valeur des paysages (loi n° 93-24 du 8 janvier 1993)

La loi "Paysage" dispose que les plans locaux d'urbanisme doivent avoir pour objectif " de prendre en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution". Cette obligation est actuellement reprise par l'article L 123-1 du code de l'urbanisme.

Ce même article précise également alinéa 7, la possibilité pour le P.L.U d'identifier et délimiter les quartiers, rues, monuments, sites, éléments de paysage et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

Les éléments paysagers identifiés comme tels et détaillés ultérieurement feront l'objet d'une protection spécifique dans le cadre des autorisations de travaux et installations diverses.

Cela a notamment pour conséquence de devoir édicter des mesures spécifiques de protection et de gestion, et en application de l'article L 442-2 de soumettre à l'autorisation d'installations et de travaux divers de l'article L 442-1 les opérations qui, non soumises par ailleurs à une autre autorisation d'urbanisme auraient pour effet de détruire ces éléments de paysage.

I.4.2. Les documents de planification urbaine

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes

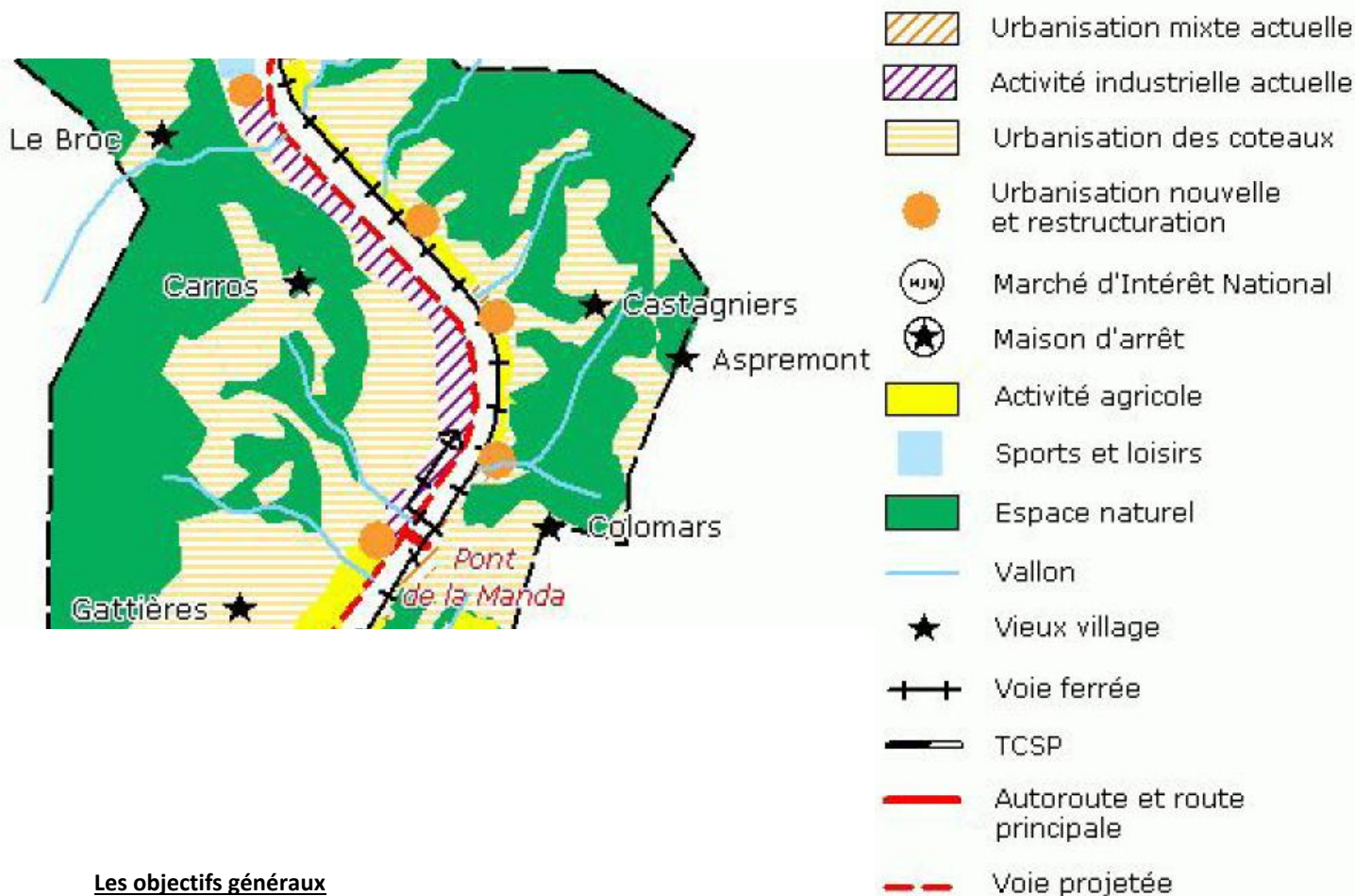
La D.T.A divise le territoire des Alpes Maritimes en deux entités distinctes : La Bande Côtière et le Haut Pays.

La Bande côtière, comprend le « Moyen Pays » et le « Littoral ».

La commune est comprise dans la Bande Côtière et plus précisément dans le Moyen Pays. La commune de Carros est située « hors zone Montagne ».

En outre, la commune fait partie du secteur de "la basse vallée du Var", identifié par la D.T.A, comme l'un des deux « secteurs stratégiques de développement » des Alpes Maritimes :

« ...elle [la basse vallée du Var] constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-pays : Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie. Située au centre de l'agglomération azurienne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes nationales du littoral ou celles desservant la vallée. La plaine, d'une superficie d'environ 2100 hectares, est occupée par des zones d'activités industrielles et commerciales, des secteurs d'habitat, au sud et divers équipements structurants tel que le centre administratif départemental. Elle comporte également une forte proportion, près de 800 hectares d'espaces plats, peu ou non bâtis, où prédominent les activités agricoles ».



Les objectifs généraux

Les objectifs généraux de la D.T.A sont :

- de conforter le positionnement des Alpes-Maritimes,
- de préserver et valoriser l'environnement,
- de maîtriser le développement.

* Confortement du positionnement des Alpes-Maritimes :

La commune est située sur l'axe de liaison nord sud du département. Cet axe, représenté initialement par la RM 6202, est en phase de restructuration avec notamment, la réalisation de la RM 6202 bis. L'amélioration de cette liaison routière majeure est l'un des éléments de confortement du positionnement des Alpes Maritimes dans la Région.

* Préservation et valorisation de l'environnement :

Le territoire de la commune fait l'objet de mesures de protection au titre des objectifs généraux et des objectifs spécifiques au Moyen-Pays :

- protection des espaces naturels et paysagers,
- protection et confortement du centre ancien,
- préservation des espaces agricoles,
- prise en compte des risques présents sur le territoire : feux de forêts, mouvements de terrains, inondations

* Maîtrise du développement :

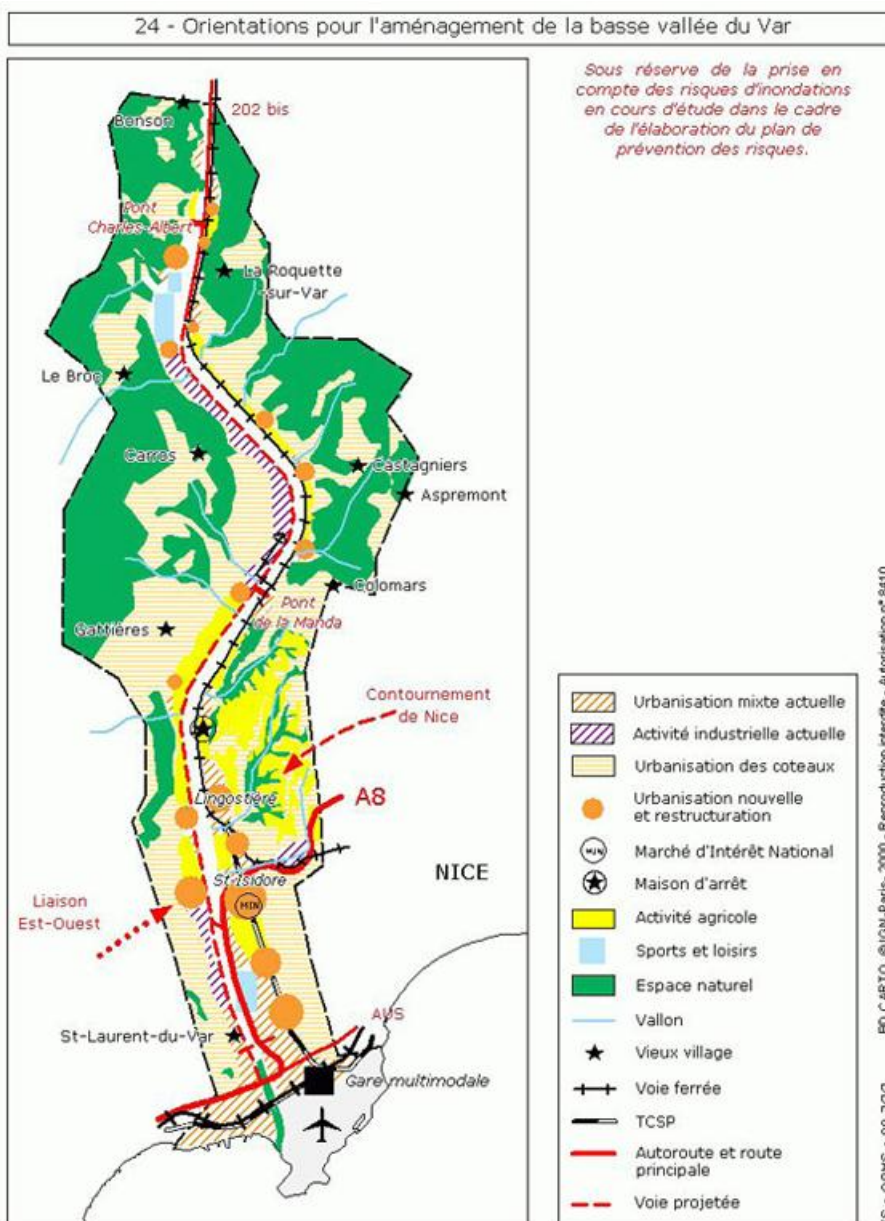
Carros ville figure dans la D.T.A comme « pôle d'échange principal » au regard des infrastructures de déplacements. En outre, c'est un « centre secondaire » en termes d'armature urbaine et d'équipement. Les objectifs d'ensemble s'appliquent, et notamment :

- gérer l'espace de façon économe,
- prévenir les déséquilibres sociaux et spatiaux en affectant aux activités des espaces nouveaux dont l'aménagement sera maîtrisé par les collectivités locales,
- donner la priorité aux transports collectifs afin de desservir les principaux pôles urbains et les secteurs stratégiques, notamment en développant le transport en site propre,
- valoriser le réseau routier, notamment par le doublement de la RM 6202.

Les dispositions spécifiques au secteur stratégique de la basse vallée du Var

La D.T.A relève que :

- la situation géographique de la basse vallée du Var, lui confère un rôle stratégique dans le développement des Alpes Maritimes,
- cet espace offre l'image d'une entrée de ville, où l'urbanisation essentiellement utilitaire, s'est développée de façon anarchique,
- l'aménagement de ce secteur doit être fondé sur sa restructuration et sa requalification, en tenant compte, en premier lieu, des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.



*** En matière de protection :**

En premier lieu il convient de poursuivre les aménagements du fleuve et de tenir compte des secteurs susceptibles d'être inondés, identifiés dans la cartographie du P.P.R Inondation.

*** En matière d'aménagement :**

Les orientations d'aménagement devront notamment :

- s'appuyer sur l'ensemble du site, plaine et versants, rive droite rive gauche, afin de transformer l'actuelle « coupure » que représente le fleuve, en « lien ».
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au développement de l'agglomération, et le maintien d'espaces agricoles.
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace, économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en communs.

La Directive Territoriale d'Aménagement fixe comme objectif l'inscription de 10 Hectares minimum de zone agricole sur le secteur de Carros.

Si la préservation des espaces agricoles dans la basse vallée du Var est un objectif que les différents documents d'urbanisme doivent prendre en compte, on peut d'ores et déjà indiquer que les superficies de zones agricoles inscrites dans ces documents est bien supérieure aux exigences minimales de la DTA.

Car c'est bien à l'échelle des bassins agricoles et non à l'échelle réductrice des limites communales que doit s'analyser la préservation voire la reconquête des terres agricoles de la vallée du Var.

C'est d'ailleurs bien dans cet esprit qu'a été initiée à la demande des services de l'Etat, une étude partenariale (Nice Côte d'Azur, Etat, EPA, Chambre d'Agriculture et Conseil général, ...) de définition d'une stratégie agricole de la plaine du var, ainsi qu'à l'échelle métropolitaine.

Le schéma de cohérence territoriale

Aux termes de l'article L 123-1, avant dernier alinéa du code de l'urbanisme le P.L.U doit être compatible avec les dispositions du schéma de cohérence territoriale. Le rapport de présentation doit donc justifier de la compatibilité du P.L.U avec les dispositions du S.C.O.T.

« Suivant l'article L 122-5 4eme alinéa du code de l'urbanisme, la métropole deviendra, au terme d'un délai de 6 mois (soit au plus tard le 01 07 2012) membre de plein droit du SYMENCA et le périmètre du SCOT sera étendu en conséquence. Le SYMENCA devra prescrire à nouveau le SCOT, en redéfinir les objectifs ainsi que les nouvelles modalités de concertation, sur ce territoire élargi à 50 communes dont les 46 de la métropole, plus les 4 suivantes : Gattières, le Broc, Gillette et Bonson. Le diagnostic sera nécessairement repris pour intégrer les enjeux de ce nouveau territoire ainsi que l'évaluation environnementale et le Document d'Aménagement commercial. Le projet de SCOT donnera ensuite lieu à l'élaboration d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et à un document d'orientation et d'objectifs (DOO) dans le respect des nouvelles dispositions fixées par le GRENELLE 2. »

La commune est comprise dans le schéma de cohérence territoriale, comprenant les périmètres des anciennes communauté urbaine de Nice Côte d'Azur, Communauté de Commune des Coteaux d'Azur ainsi que les communes de Gillette et de Bonson.

Le diagnostic validé en janvier 2007 exprime les objectifs du grand projet Plaine du Var :

• Améliorer l'attractivité et la compétitivité par :

- la mise en place de grands équipements sportifs, culturels et d'affaire métropolitains,
- l'accompagnement des démarches de compétitivité : Pôles de compétitivité, SPL (systèmes productifs locaux) et d'autres projets,
- le renforcement de l'effort de recherche et modernisation des structures d'enseignement supérieur.

• Améliorer l'accès au territoire par :

L'amélioration de l'accessibilité et le renforcement des liaisons internes de la métropole Côte d'Azur :

- le développement et la régénération du réseau de transport ferroviaire de voyageurs, y compris les liaisons entre les réseaux urbains et périurbains,

- le développement de l'intermodalité : réaliser l'intermodalité des transports sur le territoire de l'agglomération au travers d'un réseau de pôles d'échanges multimodaux dont le pôle d'échange multimodal de Saint-Augustin, réaliser l'extension du réseau communautaire de transports en commun en site propre (TCSP) dans la Plaine du Var et l'ensemble du territoire communautaire.
- **Relever les défis énergétiques, climatiques, environnementaux et gérer les risques naturels :**
 - relever les défis énergétiques et climatiques par une maîtrise de la demande énergétique et la promotion des énergies renouvelables
 - réaliser le reprofilage du lit du var et mettre en place un système de prévention contre les inondations,
 - assurer la gestion globale et équilibrée de la ressource en eau, des rivières et des milieux aquatiques,
 - préserver les paysages de coteaux et de plaines.
- **Renforcer la cohésion sociale :**
 - assurer la rénovation urbaine (quartier des Moulins),
 - développer emploi et formation professionnelle dans le cadre de stratégies par objectifs au titre des politiques de compétitivité et d'accompagnement des mutations économiques (notamment dans le cadre du PLIE)

Programme Local de l'habitat

La Loi d'orientation sur la ville du 13 juillet 1991 a institué les Programmes locaux de l'habitat. Par ailleurs, la loi S.R.U du 13 décembre 2000 stipule que l'objectif de production de logements locatifs sociaux à définir ne peut être inférieur à 20 % du total des résidences principales.

En outre, le P.L.H.2 de NCA a été adopté pour la période 2010/2015. Il prévoit la création de 1 268 logements nouveaux par an sur l'ensemble du territoire communautaire.

Les orientations du P.L.U respecteront les dispositions de ce dernier et veilleront au respect des 20 % de logements sociaux imposés par l'article 55 de la loi SRU.

Le scénario retenu dans le cadre du PLH.2 consiste à aligner la croissance de Nice Côte d'Azur sur celle de la DTA et des prévisions de l'étude : analyse INSEE 1999-2005 sur le périmètre du SCOT, pour notamment conforter le développement résidentiel dans les polarités existantes et limiter les déplacements domicile-travail.

Aussi, ce scénario implique pour Nice Côte d'Azur une croissance démographique légèrement plus importante que celle de ces dernières années : + 0,6 %/an, soit une moyenne de + 3 000 nouveaux habitants par an d'ici 2020, contre + 0,5 %/an soit + 2 500 habitants en moyenne par an depuis 1999.

Avec ce scénario, la population de Nice Côte d'Azur s'élèverait en 2020 à près de 571 000 habitants (544 000 habitants en 2015 à la fin du PLH), soit l'accueil de près de 20 000 habitants supplémentaires en 6 ans.

Le scénario du PLH.2 est donc celui de l'attractivité et du développement économique et social.

Pour le réaliser, le projet Habitat de Nice Côte d'Azur se doit d'être ambitieux, celui-ci est basé sur plusieurs grands axes stratégiques forts qui guideront les actions à mettre en place.

La commune répond aux objectifs fixés par la loi SRU et son parc social s'élève à 23,24 % du parc des résidences principales au 1^{er} janvier 2010.

Les objectifs communaux des 5 prochaines années fixés par le PLH.2 communautaire pour la commune de Carros sont de 108 logements en locatif social, 48 logements en accession sociale et 384 en accession libre.

La répartition des logements sociaux est définie au niveau global par le PLH.2 de la façon suivante :

- 20 % PLAI
- 60 % PLUS,
- 20 % PLS.

Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur a été arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 28 janvier 2008.

Le PDU a été approuvé avant l'entrée de Carros dans NCA, néanmoins des actions la concernent.

Les principaux enjeux du PDU sont :

- améliorer la sécurité des déplacements,
- mieux maîtriser le volume des déplacements en voiture,
- maîtriser l'étalement urbain,
- promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public,
- développer un meilleur équilibre entre centre et régions excentrées.

Par exemple, il est prévu de créer une zone de stationnement à proximité du pont de la Manda : 50 places sur la commune de Colomars et 50 places sur la commune de Carros. Il s'agit de terrains communaux situés dans le quartier de la Tourre.

Le Plan de Déplacement Inter Entreprises

Les déplacements de personnes représentent 63% des émissions de CO2 du département des Alpes-Maritimes, sans compter l'impact écologique et social de ces trajets. Forte de ce constat, la CCI Nice Côte d'Azur, avec le soutien de l'ADEME et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, s'est engagée depuis plusieurs années aux côtés des entreprises et des clubs de dirigeants dans le déploiement de Plan de Déplacements Inter-Entreprises : les PDIE.

Deux PDIE, celui de la ZI de Carros-Le Broc et celui de la Zone de Plan de Grasse sont déjà en cours, permettant ainsi d'optimiser les déplacements des 8500 salariés concernés, des clients et visiteurs. Différentes actions ont déjà été réalisées avec les collectivités et transporteurs pour diversifier et améliorer l'offre de transports sur ces zones : modifications des dessertes, expérimentation du bus T Express Nice-Est/ Nice-Nord/ ZI Carros par autoroute, pistes cyclables, covoiturage, etc

Les objectifs du PDIE de la ZI de Carros-Le Broc sont les suivants :

- Améliorer l'accessibilité et la fluidité des déplacements sur le pôle industriel
- Améliorer la sécurité des déplacements de tous publics et de tous moyens de locomotion
- Améliorer la qualité de vie au travail
- Favoriser l'utilisation par les salariés de modes alternatifs à la voiture individuelle
- Valoriser l'image de la zone industrielle

I.I.b - Les plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2010-2015

Porté par l'Agence de l'Eau Rhône –Méditerranée – Corse, ce schéma a été approuvé le 20 décembre 1996. Il a été révisé et approuvé le 20 novembre 2009 par le Préfet coordonnateur de bassin.

Le nouveau SDAGE 2010 – 2015 est entré en vigueur le 21 décembre 2009 pour une durée de 6 ans et porte maintenant uniquement sur le bassin Rhône - Méditerranée (le bassin de la Corse ayant été détaché depuis 2003). Il traduit la Directive Cadre Européenne sur l'Eau et décline les objectifs et les orientations qui permettront d'atteindre une bonne qualité des eaux et des milieux aquatiques d'ici 2015.

Les principes généraux portés par le SDAGE restent fondés sur une gestion équilibrée de la ressource en eau, à l'échelle du bassin versant, avec la participation de l'ensemble des acteurs de l'eau.

Les huit grandes orientations du SDAGE 2010 – 2015 sont les suivantes :

- Prévention : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.
- Non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.
- Vision sociale et économique : intégrer les dimensions sociale et économique dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux.
- Gestion locale et aménagement du territoire : organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable.
- Pollutions : lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions toxiques et la protection de la santé.
- Des milieux fonctionnels : préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques.
- Partage de la ressource : atteindre et pérenniser l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
- Gestion des inondations : gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Des objectifs environnementaux

Objectif global en 2015

- 66 % des eaux superficielles en bon état écologique
- Cours d'eau : 61 %
- Plans d'eau : 82 %
- Eaux côtières : 81 %
- Eaux de transition (lagunes) : 47 %
- 82 % des eaux souterraines en bon état écologique

Le bon état doit être atteint en 2015. Dans certains cas, l'objectif de bon état ne peut être atteint en 2015 pour des raisons techniques ou économiques ; le délai est alors reporté à 2021 ou au plus tard à 2027.

Le programme de mesures

Le SDAGE s'accompagne d'un programme de mesures qui propose les actions à engager sur le terrain pour atteindre les objectifs d'état des milieux aquatiques ; il en précise l'échéancier et les coûts.

Le programme de surveillance

En cohérence avec la directive cadre sur l'eau, le suivi de l'état des milieux a été renforcé à travers le programme de surveillance. Il permet d'une part d'évaluer l'état actuel des masses d'eau et de constituer un état des lieux de référence pour le SDAGE et son programme de mesures ; d'autre part, il permet de vérifier l'efficacité des actions mises en œuvre dans le cadre du programme de mesures.

Dans ce cadre, le PLU doit être compatible avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE.

Le SDAGE fait l'objet d'une traduction locale par un SAGE concernant le territoire de Carros.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Nappe et Basse Vallée du Var

Le périmètre d'étude du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var a été arrêté le 12 janvier 1995. Le S.A.G.E a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 juin 2007

Les objectifs thématiques découlant de l'objectif général du SAGE sont :

- la préservation de la ressource,
- la gestion des risques,
- la valorisation des milieux.

Ces objectifs sont déclinés en grandes orientations stratégiques transversales à chaque objectif :

- accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils permettant ainsi de retrouver l'équilibre du profil en long et des relations fleuve/nappe,
- optimiser les interventions sur la végétation afin qu'elle puisse jouer son rôle d'aide à l'entretien du lit et de la biodiversité,
- définir et réserver sur le bassin versant des espaces de protection nécessaires au fonctionnement équilibré du bassin versant,
- sensibiliser les populations à la fragilité de la ressource en eau,
- prévenir la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Ces objectifs sont eux-mêmes déclinés en préconisations :

- **Préconisations Espace vallée :**
 - faire connaître les liens entre ressource en eau et bassin versant à un large public
- **Préconisations Espace nappe :**
 - afficher des objectifs de qualité,
 - mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver,
 - réserver des espaces pour l'usage eau potable,
 - sécuriser l'alimentation en eau potable,
 - lutter contre toutes les sources de pollution,
 - préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe,
 - garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement,
 - accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource,
- **Préconisations Espace vital :**
 - préserver un espace fonctionnel du lit du Var,
 - "éviter de nouvelles infrastructures dans le lit du Var,
 - favoriser le retour d'un transport solide,
 - concevoir l'espace vital dans une approche globale et environnementale,
 - organiser la gestion des crues,
 - inscrire le risque inondation dans l'aménagement du territoire,
 - réduire les apports polluants,
 - faire comprendre le fonctionnement physique du Var aux populations de la basse vallée
- **Préconisations Espace pluvial :**
 - favoriser le fonctionnement hydraulique des vallons et de leur exutoire canalisé,
 - mieux connaître le fonctionnement hydraulique des canaux agricoles,
 - repenser le fonctionnement hydraulique de la vallée pour l'adapter aux nouveaux enjeux,
 - lutter contre les apports de pollutions diffuses.

Le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA)

Le Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) a été approuvé le 20 décembre 2010. Il s'agit d'un document de planification qui a pour vocation d'orienter et de coordonner l'ensemble des actions à mener, tant par les pouvoirs publics que par les organismes privés, dans le domaine de la valorisation et du traitement des déchets.

Les grands objectifs du Plan sont de :

- Produire le moins de déchets possible,
- Recycler le plus possible dans des conditions économiquement acceptables avant toute autre modalité de traitement,
- Traiter localement et dans les meilleurs délais les déchets résiduels dans les installations de traitement existantes et dans les installations nouvelles, en utilisant des procédés techniques fiables et éprouvés, en cohérence avec les meilleures techniques disponibles.

Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels

Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels (PREDI) en Provence- Alpes-Côte d'Azur, a été approuvé par arrêté préfectoral du 1er août 1996 et servant de cadre décennal.

Les objectifs du Plan peuvent être résumés en quatre points :

- Assurer l'adéquation entre les besoins et les capacités de traitement, après évaluation des flux de production actuels et prévisibles
- Promouvoir la création d'au moins un centre de stockage pouvant accueillir les déchets industriels spéciaux et les déchets ultimes pour toute la région PACA
- Mettre en œuvre le principe de proximité pour la localisation et l'utilisation des centres de traitement qui apparaîtront nécessaires
- Veiller à une bonne information des partenaires concernés et des populations locales, tout en assurant les concertations souhaitables.

Le Schéma Départemental des Carrières

Les Alpes-Maritimes sont dotées d'un Schéma Directeur des Carrières approuvé le 04 mai 2001. Ce schéma a pour but de recenser les gisements, les activités existantes ainsi que d'encadrer le développement des activités d'extraction de minéraux autant que la reconversion des sites. Il prend en compte les contraintes environnementales, urbaines et les infrastructures routières.

La commune de Carros ne dispose d'aucune carrière sur son territoire.

Les Documents d'Objectifs (DOCoB) des sites Natura 2000

Les Documents d'Objectifs des sites Natura 2000 ont pour objet :

- *d'inventorier les habitats et les espèces à protéger ainsi que leur état de conservation*
- *d'identifier les pratiques et besoins d'ordre socio-économique*
- *de hiérarchiser les enjeux*
- *de définir de façon concertée et cohérente des objectifs de gestion*

Ils sont accompagnés d'un plan de gestion détaillé par habitat et par espèce d'intérêt communautaire et comprennent un volet opérationnel où sont détaillées les mesures de nature contractuelles à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs énoncés.

La Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la Basse Vallée du Var fait partie du réseau Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux. Le DOCoB de ce site est en cours d'élaboration.

I.4.3. Les autres plans et documents relatifs à l'environnement

Le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendies (PDPFCI)

Les plans de protection des forêts contre les incendies (PPFCI) ont pour objectifs d'une part, la diminution du nombre d'éclosions de feux de forêts et des superficies brûlées, d'autre part, la prévention des conséquences de ces incendies sur les personnes, les biens, les activités économiques et sociales et les milieux naturels (article R 321-15 du Code Forestier).

Les PPFCI doivent permettre à terme la mise en cohérence des différentes politiques qui concourent à la protection des personnes et des biens, ainsi que des milieux naturels et des espèces remarquables

Le PDPFCI des Alpes Maritimes a été approuvé par arrêté préfectoral du 27 avril 2009. Ce document fixe désormais, à travers un plan d'actions sur 7 ans, les grandes lignes de la politique de prévention des feux de forêt dans le département des Alpes Maritimes.

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air

Conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, la Région PACA s'est dotée d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air, dont l'objectif principal est l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les pollutions atmosphériques. Le PRQA a été approuvé par le Préfet de Région le 10 mai 2000.

La principale orientation du PRQA est le développement de la surveillance de la qualité de l'air. Il fixe des objectifs en matière de réseau de surveillance et de dispositifs de mesure des polluants. Il impose également l'information de la population et le suivi de l'état de santé par un système de veille sanitaire. Enfin, il fixe des objectifs de réduction des émissions polluantes d'origines humaines en vue d'améliorer et de préserver la qualité de l'air.

Le Plan de protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes

Approuvé le 23 mai 2007, ce document définit les sources et quantités d'émissions et de pollution, les impacts sur la santé et l'environnement, l'évolution de la qualité de l'air, et les mesures concrètes du PPA selon la nature de la pollution.

Le Plan Local Energie Environnement

NCA a mis en place, en liaison avec l'ADEME et la Région, un PLEE qui a été adopté en conseil communautaire le 24 septembre 2007. Il a pour objectif d'aider les collectivités à mieux gérer l'énergie de leurs bâtiments et services, prendre en compte l'énergie dans les opérations d'aménagement et de constructions, lancer des actions en faveur des énergies renouvelables.

Le PLEE 2 va être adopté par NCA, il intégrera la qualité environnementale dans l'urbanisme opérationnel et la planification (AEU).

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) des Alpes-Maritimes

En application de la législation (Loi de 1983 et décret de 1988), le Département a la compétence pour l'établissement du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) en liaison avec les communes, l'Etat, les établissements publics gestionnaires de l'espace naturel et les associations représentant les utilisateurs.

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

Le réseau formant le PDIPR comprend quelques 6 500 km d'itinéraires balisés grâce à un mobilier type (4 700 poteaux et 8 000 flèches en bois de mélèze gravé) référencé sur les cartes TOP25 coéditées par le Conseil général et l'Institut Géographique National.

Parallèlement aux parcours pedestres, d'autres disciplines (randonnée équestre, à VTT, en raquettes ou encore descente de canyons) font également l'objet d'une promotion au niveau du territoire des Alpes-Maritimes à travers l'édition de 8 guides thématiques (série Randoxygène).

La Charte communautaire pour l'Environnement et le Développement Durable de Nice Côte d'Azur

Signée pour 5 ans, elle est arrivée à son terme en 2006 en réalisant 95% des actions programmées.

Cette Charte déclinait son programme d'actions selon 4 axes :

- développer une dynamique de partenariat et assurer la cohérence de l'ensemble des démarches pour un environnement de qualité dans un objectif de développement durable du territoire,
- conserver et développer un paysage contrasté à travers une gestion durable des richesses du territoire,
- assurer la sûreté et la qualité environnementales de l'Agglomération (eau, déchets, risques, énergie, air...),
- préserver et améliorer la qualité de vie dans les zones d'habitat.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des Alpes Maritimes

L'union européenne chargée du développement durable et de l'amélioration de la qualité de vie dans les états membres a adopté en juillet 2002, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement.

Les textes transposés en droit français imposent à tous les organismes publics ou privés gestionnaires des réseaux routiers, autoroutiers, aériens, ferroviaires et industriels, l'établissement de cartes de bruit, appelées "Cartes de Bruit Stratégiques", destinées à établir un état des lieux des nuisances sonores dans l'environnement.

Le Conseil Général des Alpes Maritimes a, à ce jour, réalisé les cartes de bruit validées par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2009.

Ces cartes doivent permettre dans un second temps d'établir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) définissant la politique de lutte contre le bruit jusqu'en 2012.

Le PPBE ainsi que les cartes de bruit stratégiques doivent être réexaminés et réactualisés tous les 5 ans.

L'objectif du PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles prévues pour les cinq ans à venir.

Le PPBE préconise diverses actions à mettre en œuvre jusqu'en 2013 :

- enrobé antibruit,
- dispositifs de sécurité,
- études de faisabilité d'écrans acoustiques,
- insonorisation de façades,
- campagnes de sensibilisation dans les collèges,
- bâtiments sensibles,
- « ondes vertes »

Le Plan Climat Energie 2009-2013 des Alpes-Maritimes

La démarche du Plan d'actions Climat Energie à l'échelle territoriale (PCET) vise une déclinaison locale des engagements internationaux et nationaux et la Loi d'orientation issue du Grenelle de l'Environnement incite à une généralisation des Plans Climat Energie Territoriaux sur tout le territoire national d'ici 2012.

Le Conseil Général des Alpes-Maritimes s'est engagé dans la lutte contre le changement climatique avec, comme première étape, en 2006, la réalisation du Bilan Carbone sur le périmètre de son propre patrimoine. Un pas supplémentaire a été franchi en 2007 avec la réalisation, à l'échelle départementale, du Bilan Carbone et d'un plan d'actions Climat Energie, qui répond également la problématique de sécurisation électrique de l'Est PACA.

Les actions proposées par le Plan Climat concernent les transports, l'urbanisme, la gestion des énergies et celle des ressources en eau. Sous forme de fiches-actions, le plan d'actions est organisé autour de cinq thématiques suivantes :

- Bâtiments et aménagements
- Transports et déplacements
- Organisation énergétique
- Adaptation au changement climatique
- Développement économique

L'Agenda 21 communautaire de Nice Côte d'Azur

Face aux grands défis planétaires que sont le changement climatique, l'érosion de la biodiversité et l'épuisement progressif des ressources naturelles, Nice Côte d'Azur, a souhaité la mise en place d'un nouvel Agenda 21 sur la période 2011-2016 afin de permettre au territoire de devenir exemplaire en matière de développement durable.

Sa mise en place est un des effets de l'acquisition de nouvelles compétences suite à la transformation de la communauté d'agglomération en communauté urbaine.

L'Agenda 21 de première génération contenait 105 actions, le nouvel Agenda 21 de deuxième génération sera amélioré avec des actions plus concrètes présentant un volet social et économique plus conséquent.

L'agenda 21 de NCA adopté le 30 mai 2011, a été labellisé « Agenda 21 local France » en mars 2012. Nice Côte d'Azur est devenue la première Métropole à obtenir ce label.

Dès sa création, la Métropole a entrepris d'étendre le champ d'application des actions existantes de l'Agenda 21, aux enjeux des communes du Haut-Pays et des compétences de la Métropole, le tout dans une optique d'amélioration continue. L'approbation de l'agenda 21 métropolitain devrait intervenir le 29 mars 2013.

Ce programme est articulé autour des cinq finalités du Ministère de l'Ecologie :

- La lutte contre le changement climatique
- La préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources
- La cohésion sociale et solidarité entre territoires et générations
- L'épanouissement de tous les êtres vivants
- La dynamique de développement durable suivant des modes de production et de consommation responsables

Programme d'Actions de Prévention des Inondations de la basse vallée du Var (PAPI)

Le PAPI est une convention qui lie l'Etat, le Conseil Général des Alpes-Maritimes et NCA, a été signée le 29 juillet 2009.

Le PAPI de la basse vallée du Var prévoit un montant de travaux de 23 millions d'euros (HT) entre 2009 et 2014 afin de sécuriser la plaine du Var. Son but est de définir un programme d'actions de prévention d'inondation de la basse vallée du fleuve Var ainsi que des principaux vallons de ces bassins versants.

La charte du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur 2012-2024

La démarche de création du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur (PNR) a été amorcée en 1992 sur le territoire fragile des Préalpes de Grasse et de la vallée de l'Estéron au patrimoine naturel, culturel et paysager exceptionnel.

A l'initiative des collectivités locales, le Parc naturel régional des Préalpes d'Azur est né de la volonté de dynamiser les activités économiques du territoire tout en protégeant les paysages, la nature et en mettant en valeur le patrimoine culturel. Il s'agit de faire de la préservation et de la valorisation des patrimoines un facteur de développement. Cela doit constituer une opportunité pour les activités touristiques, l'agriculture, les entreprises et les habitants. La labellisation du territoire des Préalpes d'Azur en Parc naturel régional a été effective en mars 2012..

Les missions d'un Parc naturel régional sont définies par le Code de l'Environnement :

- Protéger et valoriser le patrimoine naturel et culturel du territoire par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ;
- Contribuer à l'aménagement du territoire ;
- Contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie ;
- Assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public ;
- Réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines ci-dessus et contribuer à des programmes de recherche ;

La mise en œuvre de la Charte, document qui guide l'action du Parc et de ses partenaires durant 12 ans, relève de la responsabilité de toutes les collectivités qui ont approuvé la Charte (Région, Département, communes, intercommunalités) et de l'État, qui prononce in fine le classement par décret. L'approbation de la Charte est un acte volontaire, qui a valeur de contrat entre les collectivités signataires. Le sens et la force de ce contrat sont d'autant plus manifestes que chaque collectivité a participé à son élaboration.

« La Charte détermine les orientations de protection, de mise en valeur et de développement du territoire du Parc, ainsi que les mesures permettant la mise en œuvre de ses objectifs » (article R. 333-3 du code de l'environnement). Elle est constituée de trois documents :

- Le diagnostic de territoire qui décrit l'inventaire de la situation mais aussi les atouts et faiblesses du territoire, ses opportunités et menaces au regard des missions dévolues à un Parc naturel régional. Il s'en dégage des enjeux locaux auxquels le Parc doit répondre dans les 12 années à venir.
- Le rapport de Charte construit sur la base du diagnostic et qui s'est nourri du travail important de concertation auprès des habitants et acteurs locaux. Il a été amendé au fil des consultations menées auprès de tous les partenaires concernés. Le rapport de Charte expose les 4 axes ou finalités issus du travail de concertation, qui constituent les axes stratégiques avec une déclinaison en orientations stratégiques et opérationnelles. Ce document de référence guidera l'action du Parc.
- Le plan de Parc traduit spatialement la mise en œuvre des orientations opérationnelles et permet la visualisation des priorités d'intervention du Parc sur les douze années à venir. Le plan de Parc est établi à l'échelle 1/100 000ème.

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la Charte (art. L333-1 et R333-13 du code de l'environnement). Cette exigence s'applique aussi bien aux schémas de cohérence territoriale, aux schémas de secteurs, aux plans locaux d'urbanisme qu'aux cartes communales. Elle constitue une garantie de la crédibilité de la Charte et de la transcription spatiale des engagements explicites cartographiés au plan de Parc. La Charte du Parc doit, elle-même, être compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes.

La charte du PNR des Préalpes d'Azur est organisée autour de quatre axes définissant des orientations stratégiques à prendre en compte :

- Axe 1 : Fédérer les acteurs du territoire autour de la protection et de la gestion de l'exceptionnelle biodiversité et du paysage des Préalpes d'Azur
- Axe 2 : Permettre le développement d'un territoire exemplaire, solidaire et dynamique
- Axe 3 : Consolider l'identité du territoire par la valorisation des patrimoines
- Axe 4 : Positionner l'homme comme acteur du projet de territoire

Le 30 mars 2012, un décret ministériel est paru au journal officiel pour le classement du PNR des Préalpes d'Azur.

Le schéma régional du climat, de l'air, et de l'énergie (SRCAE)

Le SRCAE est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et II (Article 68) dans le cadre des suites du Grenelle Environnement 2007. La loi Grenelle II en formalise le cadre. Le SRCAE est co-pilote par le préfet de Région et le Président du Conseil régional, en concertation avec les acteurs concernés pour définir des objectifs quantitatifs et qualitatifs à l'échelle de chaque région.

Le SRCAE de la région PACA, en cours d'élaboration, doit contenir :

- un état des lieux énergétique du territoire régional (bilan de production, de consommation et des potentiels énergétiques de la région)
- un ensemble de scénarios permettant, sur la base de l'état des lieux, de définir les objectifs et plans d'actions à mettre en place pour atteindre les différents objectifs énergétiques (Grenelle, "3x20",...)
- un Schéma Régional Eolien (SRE) qui va définir les zones favorables au développement de cette énergie sur le territoire régional

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) devront être compatibles avec le SRCAE. Les documents d'urbanisme devront le prendre en compte.

La loi Grenelle II stipule que les Schémas Régionaux de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables sont élaborés après le SRCAE et doivent faciliter le développement des énergies douces, propres, sûres et renouvelables (solaire, éolien en particulier). En France, le Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables est l'un des schémas d'aménagement du territoire déterminés par la loi Grenelle II.

Le fond chaleur

Dans le cadre de la volonté de créer un centre-ville et des zones d'habitats collectifs : Il existe des aides qui encouragent la diminution des gaz à effet de serres, il s'agit du Fonds Chaleur, ou Fonds Chaleur Renouvelable, qui est un dispositif de soutien financier mis en place par l'État français lors du Grenelle de l'Environnement et qui est géré par l'ADEME et a été doté de 1 milliards d'euros pour la période 2009-2011. L'ADEME finance aussi les études.

Le Fonds Chaleur a pour objectif de développer la production de chaleur à partir des énergies renouvelables telles que la biomasse, la géothermie, le solaire thermique. Il est destiné à l'habitat collectif, aux collectivités et à toutes les entreprises, l'agriculture, les industries, le tertiaire.

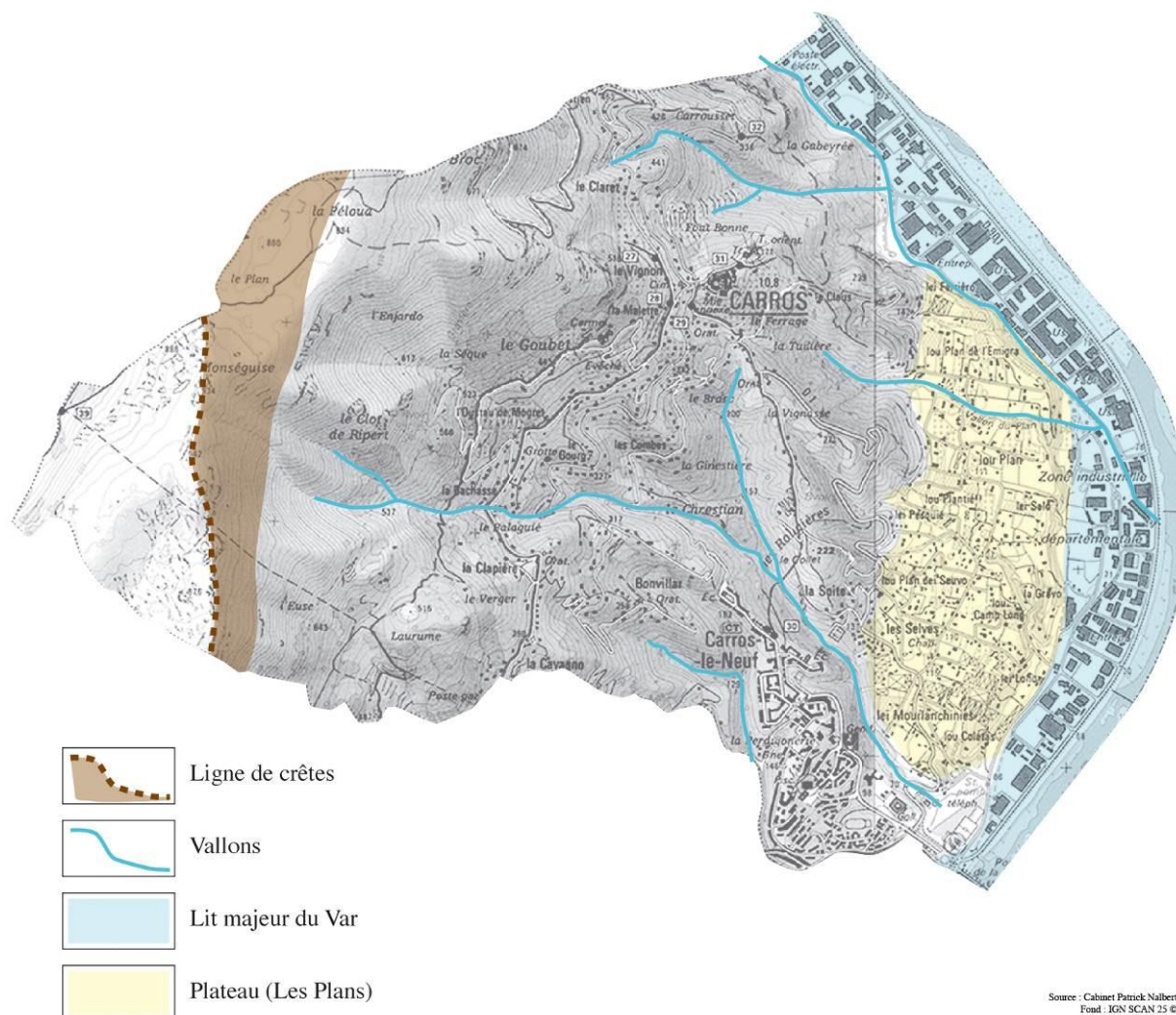
Les projets de production de chaleur renouvelable éligibles sont :

- Solaire thermique : principalement production d'eau chaude sanitaire
- Géothermie : valorisée directement ou par l'intermédiaire de pompes à chaleur
- Biomasse : valorisée directement en chaleur (chaudière)
- Energie de récupération : Biogaz (issus de méthanisation ou d'installations de stockage de déchets) et chaleur de récupération des UIOM (usines d'incinération d'ordures ménagères)
- Réseaux de chaleur

II - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PATRIMOINE ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

II.1. Le Milieu physique

II.1.1. Géomorphologie et relief



Le site comprend un massif montagneux généralement boisé et traversé de vallons d'Est en Ouest. Il est aussi constitué d'une assez grande partie plate surplombant le lit majeur du Var : les Plans. Il est bordé à l'Est par le fleuve et ses îlots, sa végétation et ses "casiers" remblayés.

Le massif montagneux comporte une ligne de crête qui culmine à 900 m, rocheuse, sans végétation, orientée sensiblement Nord Sud, parallèle au lit du fleuve. Autour cette crête, d'autres collines de moindre importance en surface, sont enclavées, pratiquement imperceptibles des vues publiques qui ont servi ou servent encore à la vie pastorale.

Au pied des coteaux le lit majeur du Var détermine des surfaces sensiblement planes occupées par l'agriculture ou des habitations individuelles : "les plans".

Au bord du fleuve, les "casiers" sont des surfaces reprises dans le lit du fleuve, avec quelques îlots occupés par une végétation ripisylve.

II.1.2. Hydrogéologie et réseau hydrographique

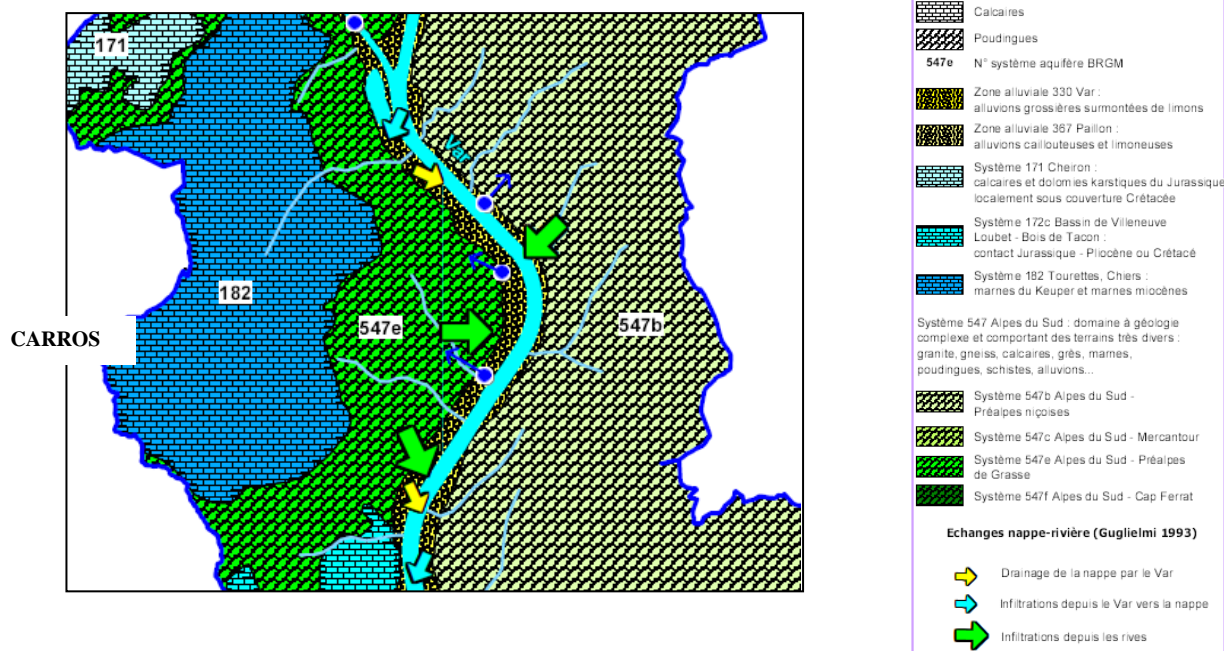
Sources : Agence de l'Eau ; SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée ; SAGE nappe et basse vallée du Var

Les eaux souterraines

Deux systèmes aquifères peuvent être différenciés sur le territoire communal :

- la nappe de « Tourettes et Chiers », qui s'étend sur le massif des Baous et son versant Est
- la nappe des « Alpes du Sud / Préalpes de Grasse », qui s'étend dans la plaine alluviale du Var

Extrait de la cartographie « Potentialité des ressources aquifères »



Source : SAGE Nappe et Basse Vallée du Var

La nappe de « Tourettes et Chiers », appartient à la masse d'eau des « Massifs calcaires Audoubert, St Vallier, St Cézaire, Calern, Caussols, Cheiron ».

Cette nappe s'étend depuis Bezaudun en allant vers l'Est, puis de la bordure sud jusqu'aux gorges du Loup, contact Jurassique ou Réthien - Keuper ; ensuite, du Loup jusqu'au droit de Cipière puis contact Jurassique - Crétacé.

La masse d'eau souterraine affleurante est à dominante sédimentaire. Les massifs karstiques sont profondément entaillés par les vallées qui constituent les axes de drainages principaux.

Le ruissellement de surface dans ces massifs peut être considéré comme négligeable au regard des vitesses d'infiltration. Si une partie des eaux infiltrées en période de crue est restituée rapidement par les conduits karstiques, la masse d'eau constitue un réservoir important (stockage). Ces eaux réapparaissent généralement en bordure des cours d'eau à la faveur d'émergences localisées au toit des soubassements triasiques, au pied des falaises. Les émergences de cette masse d'eau sont les plus importantes du département des Alpes-Maritimes (débits élevés).

En raison de l'infiltration rapide des eaux de surface, la nappe est très vulnérable aux pollutions éventuelles.

La nappe des « Alpes du Sud / Préalpes de Grasse » appartient à la masse d'eau du « Domaine plissé BV Var, Paillons ».

Cette masse d'eau souterraine est un domaine géologique complexe comportant des terrains très divers: calcaires, grès, marnes, schistes, alluvions. Les formations carbonatées et gréseuses constituent les principaux niveaux aquifères.

Les eaux s'infiltrant au niveau des cours d'eau temporaires et se retrouvent au niveau de sources multiples au contact avec les terrains marno-calcaires du Crétacé. Ces sources, souvent perchées et offrant généralement de faibles débits, peuvent fournir localement des débits plus importants.

En effet, les vitesses d'écoulement sont rapides : l'aquifère a un temps de réponse très court aux événements pluviométriques, de même qu'il est très sensible à la sécheresse. Ce comportement indique une certaine continuité et une grande rapidité des écoulements.

En raison de l'infiltration rapide des eaux de surface, la nappe est très vulnérable aux pollutions éventuelles, mais le système profond est beaucoup plus protégé.

Les eaux superficielles

Un fleuve côtier entre Alpes et Méditerranée

Avec une longueur de 110 km et un bassin versant de 2822 km², le fleuve du Var est le plus important des fleuves côtiers de la région PACA. Il prend naissance à 2600 m d'altitude, dans les montagnes calcaires qui dominent le col de la Cayolle, sa source se trouvant sur la commune d'Estenc dans les Alpes Maritimes. Ses principaux affluents sont en rive droite la Vaire et l'Esteron, et en rive gauche le Cians, la Tinée et la Vésubie.

Le Var peut être divisé en trois grands bassins :

- Le haut Var, de la source jusqu'aux gorges de Daluis,
- Le moyen Var, des gorges de Daluis à celles de la Mescla,
- Le Var inférieur ou basse vallée, des gorges de la Mescla jusqu'à l'embouchure. La commune de Carros appartient à ce sous-bassin.

La Basse Vallée du Var

De nature alpine à sa source, c'est après un cheminement de près de 90km au travers des gorges et vallées encaissées de l'amont, que le fleuve prend progressivement les traits d'un fleuve côtier méditerranéen.

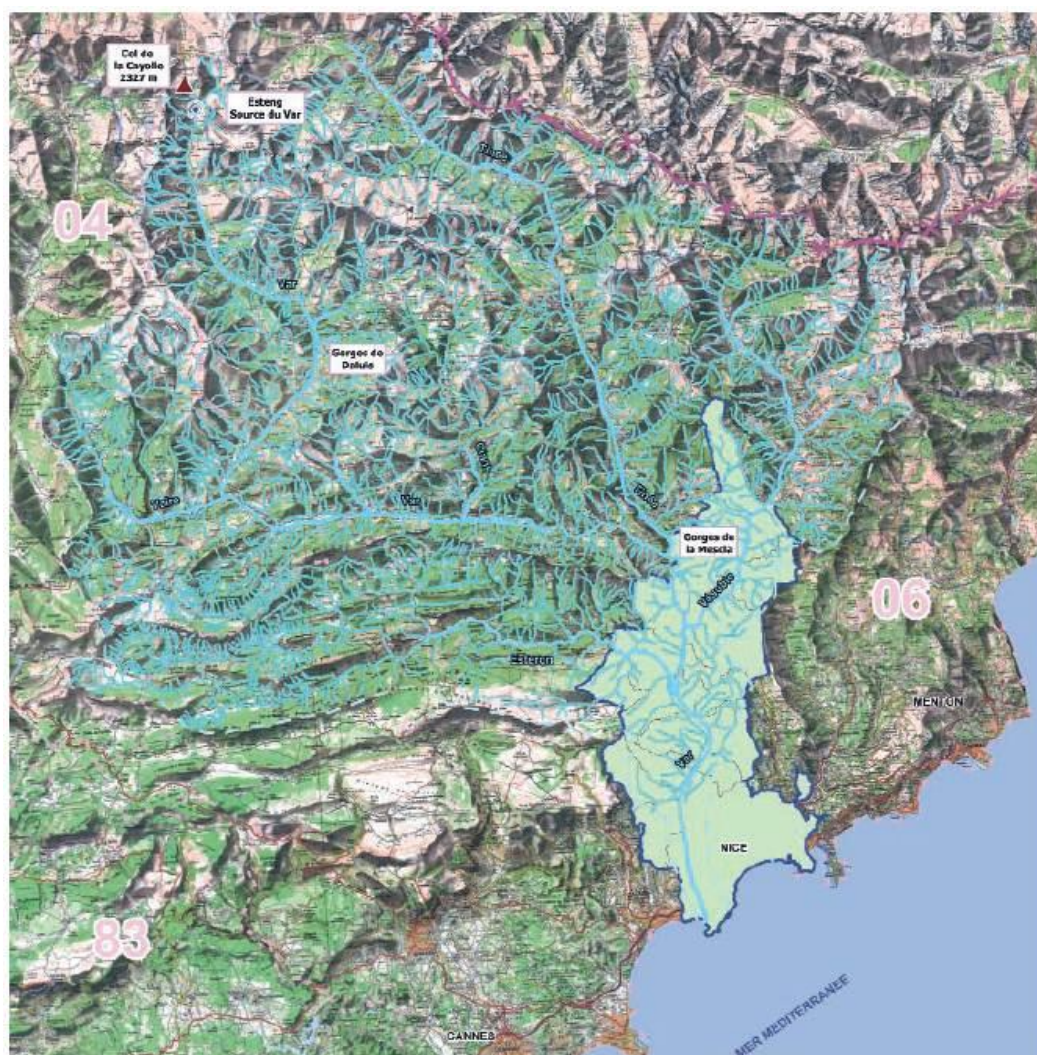
Les poudingues du Var, collines encadrant le fleuve, sont entaillés par un réseau de cours d'eau temporaires ou permanents. Au fil du temps, se sont formés des ravins sinueux et étroits. Ces "canyons" qualifiés de "vallons obscurs" dans la toponymie locale, jouent un rôle fondamental. En effet, ils sont à l'origine d'un important patrimoine écologique et influencent directement l'hydrologie locale et les conditions de recharge de la nappe alluviale du Var.

Ces vallons, dans le sens des plus grandes pentes, évacuent les eaux de ruissellement vers le fleuve. Des moulins étaient construits sur leurs cours pour utiliser l'énergie hydraulique. Aujourd'hui on les distingue dans le paysage par leur végétation particulière souvent à feuilles caduques.

La Basse Vallée du Var résulte de spécificités climatiques et géologiques qui, au fil du temps, ont permis la formation de la plaine alluviale et de son aquifère. Cette unité hydrogéologique d'excellente qualité, alimente en eau potable la majeure partie du littoral et du moyen pays.

Le fleuve a été beaucoup perturbé par les aménagements successifs de ses rives, son endigage pour la création de surfaces planes et la création de seuils de 4 à 6 mètres de haut pour une meilleure alimentation de la nappe phréatique. Cette nappe contient une grande partie de l'eau potable utilisée dans le département. Ces travaux l'ont rendu plus fragile et on a vu en 1994 une crue s'engouffrer dans quelques brèches et inonder une grande partie des terres.

Bassin versant du Var



Source : SAGE Nappe et Basse Vallée du Var

II.1.3. Contexte géologique

Source : BRGM

La commune de Carros est identifiée sur la feuille « Roquesteron » de la carte géologique de la France. Celle-ci est occupée principalement par la terminaison orientale de l'Arc de Castellane, formée de plis et d'accidents cassants d'orientation générale est—ouest.

Vers le Sud, ces plis reposent par un chevauchement majeur sur une série d'âge tertiaire dite «Tertiaire de Vence», qui forme une région à caractère bas-provençal. Au coin nord-est de la feuille, les structures de l'Arc de Castellane sont chevauchées par les séries du mont Vial qui appartiennent à l'Arc de Nice.

Le territoire communal est composé de trois grandes entités : le massif montagneux des Baous, les coteaux, la plaine alluviale du Var.

Les formations géologiques appartiennent à différents socles :

- Le Jurassique, qui est représenté par une série calcaire dessinant des crêtes qui forment l'ossature même de toute la région. On le retrouve sur la zone de coteaux.
- Le Néogène, qui n'affecte que le secteur oriental et sud-oriental de la feuille. Ce sont essentiellement des dépôts marins correspondant à deux transgressions de faible importance, dont l'extension n'a guère dû dépasser la limite actuelle des affleurements. On le retrouve dans la plaine alluviale du Var.
- Le Quaternaire : d'épaisseurs et d'extensions réduites, les dépôts quaternaires reposent en contrebas ou sont plaqués au flanc des formations précédentes qu'ils envahissent assez peu.

Le massif des Baous est composé de calcaires, de dolomites et de marnes. D'ouest en est on y retrouve les formations suivantes :

- Tithonique et Berriasien inférieur (calcaires massifs)
- Kiméridgien (calcaires et dolomites)
- Oxfordien supérieur – « Séquanien » (calcaires et marnes)
- Malm inférieur indifférencié (marno-calcaires)

Les coteaux qui s'étendent sur le versant est des Baous sont essentiellement composés de calcaires, dolomites et argiles :

- Barthonien (calcaires et dolomites)
- Jurassique – Kiméridgien – Portlandien (calcaire, faciès de plate-forme)
- Néogène (miocène marin)
- Alluvions anciennes
- Jurassique – Bajocien – Bathonien (calcaire argileux)
- Jurassique – Collovien-oxfordien (calcaire argileux)
- Brèche de Carros
- Pliocène, Poudingues du delta du Var

La plaine alluviale et le lit du Var sont composés des formations suivantes :

- Alluvions, colluvions rissiennes, dépôts marins siciliens du Quaternaire
- Poudingues plio-quaternaires
- Alluvions actuelles



Source : Carte géologique de la France, feuille « Roquesteron », BRGM

-  Eboulis stabilisés
-  Alluvions récentes et dépôts de fonds karstiques (terra rossa)
-  Alluvions anciennes (Riss)
-  Cône torrentiel (Riss)
-  Alluvions anciennes (Mindel)
-  Pliocène. Poudingues du delta du Var
-  Brèche de Carros
-  Aquitainien moyen-Burdigalien : marnes bleues de Vence
-  Aquitainien inférieur : molasse
-  Jurassique indifférencié : calcaires et dolomies
-  Tithonique et Berriasien inférieur : calcaires massifs
-  Tithonique : calcaires
-  Kimméridgien : calcaires et dolomies
-  Oxfordien supérieur - "Séquanien" : calcaires et marnes
-  Malm inférieur indifférencié : marno-calcaires
-  Barthonien : calcaires et dolomies
-  Bajocien : calcaires à silex, dolomies
-  Bajocien dolomitique
-  Rhétien : calcaires, marnes et marno-calcaires
-  Keuper : marnes, dolomies, cargneules et lits de lignite

II.1.4. Climatologie

Le climat de la Côte d'Azur présente différents profils en raison du relief contrasté qui caractérise le département.

Sur la frange littorale, les températures moyennes mensuelles descendent rarement au-dessous de 8°C., elles soulignent une amplitude thermique annuelle faible. A l'intérieur des terres où le gel est très actif, les hivers sont rudes. Les mois les plus froids sont Janvier et Février et les mois les plus chauds sont Juillet et Août.

En termes de pluviométrie, c'est en automne que les précipitations sont les plus abondantes. En période estivale, les événements pluvieux sont souvent à caractère orageux, bref et violent.

Le littoral bénéficie d'un fort ensoleillement tout au long de l'année avec en moyenne 112 jours d'ensoleillement par an.

Globalement, la Côte d'Azur reste bien abritée du mistral. Les vents dominants sont de secteur Ouest ou Est / Sud-Est et généralement faibles (vitesse comprise entre 7,2 et 14,4km/h).

II.2. Les ressources naturelles

II.2.1. Les ressources en eau et l'approvisionnement en eau potable

Source : rapport annuel 2009 sur le prix et la qualité du service public de l'eau potable, NCA

Un réseau d'eau potable communautaire

Depuis le 1er janvier 2002, Nice Côte d'Azur exerce la compétence eau potable.

Les 15 réseaux d'eau potable dépendant de 15 maîtres d'ouvrages différents qui existaient sur le périmètre de la collectivité avant sa création (1er janvier 2002) ont été regroupés, dès cette date, pour former le réseau communautaire sous l'autorité d'un seul et unique maître d'ouvrage : Nice Côte d'Azur.

L'exploitation des usines, des ouvrages et du réseau d'eau potable est assurée par :

- la régie communautaire, qui dessert 8,3 % des 127.710 abonnés de Nice Côte d'Azur,
- et 6 délégations de service public, sous forme de contrats d'affermage, qui desservent 91,7 % des abonnés au 1er janvier 2009.

Les ressources en eau utilisées

Les ressources en eau du réseau d'alimentation en eau potable de Carros sont constituées par deux sources et deux champs de captage :

- Les sources :
 - la source de la Gravière est captée à Bézaudun les Alpes. Le prélèvement maximum autorisé est de 12 900 m³ par jour,
 - la source du Vegay est constituée de trois émergences captées à Aiglun. Le prélèvement maximum autorisé est de 16 400 m³ par jour.

- Les champs de captage :

L'eau de la nappe alluviale du Var est prélevée aux Plans de Carros, elle caractérisée par son excellente qualité et par son fort potentiel de production.

Le captage des Plans à Carros alimente essentiellement la commune et la zone industrielle. Le prélèvement maximum autorisé est de 25 000 m³ par jour.

Enfin, le captage de la Manda alimente le réseau de la société du Canal de la rive droite du Var de Gattières à Saint-Laurent-du-Var.

Le réseau de distribution de Carros

Sur la commune de Carros, les exploitants du réseau d'eau potable sont la Compagnie Générale des Eaux et Véolia Eau. La délégation de service public sous forme de contrat d'affermage prend effet jusqu'au 31/12/2019.

En 2009, 3 323 abonnés étaient desservis par le réseau communautaire d'eau potable soit 11 538 habitants. La longueur du réseau est de 86,88 km. Le volume produit s'élève à 1 013 737 m³.

La qualité de l'eau

Afin de prévenir de tout risque de pollution, toutes les ressources utilisées ont des périmètres de protection déclarés d'utilité publique. De plus le 11 septembre 2003 une station d'alerte a été mise en service au quartier des Plans.

L'eau distribuée est de bonne qualité au regard de l'ensemble des analyses qui sont régulièrement effectuées.

II.2.2. Les sous-sols et matériaux

Source : Schéma départemental des carrières des Alpes Maritimes

La loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement, modifiée par la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993 relative aux carrières, introduit l'obligation de la réalisation du schéma départemental des carrières par son article 16-3.

Le Schéma Départemental des Carrières des Alpes Maritimes, approuvé le 4 mai 2001, permet définir les conditions d'une utilisation rationnelle des gisements minéraux tout en assurant une préservation de l'environnement, afin de satisfaire les besoins départementaux en quantité et en qualité.

Dans ce schéma, les ressources ont été décrites en différents secteurs. La commune de Carros appartient au secteur « Roquesteron ». Il s'agit d'une vaste zone montagneuse qui comprend les chaînons des Baous, l'Audibergue, le Charamel, le Cheiron, la montagne de Cacia et le mont Vial. Elle est traversée par la vallée de l'Estéron et une partie de la vallée du Var. Ce secteur est composé de calcaires, d'éboulis, d'alluvions du Var, de gypse et d'argiles.

Concernant la commune de Carros, il n'y a pas de carrière en activité sur le territoire communal.

II.2.3. La maîtrise de la demande en énergie et le développement des énergies renouvelables

Les caractéristiques énergétiques du territoire

La problématique énergétique locale

Source : Observatoire régional de l'énergie

La région Provence Alpes Côte d'Azur, située à l'extrémité du réseau national de transport de l'électricité, produit 10% de l'énergie totale qu'elle consomme (électricité, gaz, fioul) ; elle produit un tiers de sa consommation d'électricité.

Le département des Alpes Maritimes est dépendant à 80-90% des territoires voisins et possède peu de sites de production d'électricité. Le département n'est raccordé que par un seul axe d'alimentation à haute tension de 400Kv/225 KV, ce qui lui confère le statut de « péninsule électrique ».

Tributaire de la capacité de ce réseau, le territoire est fragilisé par l'unicité de cette source. Au cours des périodes de points en hiver (chauffage) et en été (climatisation), le délestage de plusieurs centaines de mégawatts est nécessaire pour éviter des ruptures d'alimentation électriques. Sur le territoire communautaire, depuis 2003, une centaine de jours de fragilité du réseau d'alimentation d'électricité est observée annuellement.

Un important programme de maîtrise de la demande en électricité, le plan Eco-Energie, est engagé depuis 2004 par la région PACA pour limiter les consommations électriques et développer l'utilisation d'énergies renouvelables.

Le potentiel énergétique

➔ Le rayonnement solaire

Avec 300 jours d'ensoleillement par an, les Alpes Maritimes se prêtent naturellement à l'utilisation de l'énergie solaire pour la production d'énergie thermique ou photovoltaïque.

➔ L'hydroélectricité

Huit micro-centrales situées sur les seuils du Var sont en activités, d'une capacité de 17,6 MW. De par l'évolution du lit, les micro-centrales dans un proche avenir ne seront plus adaptées aux conditions pour lesquelles elles avaient été construites.

Nice Côte d'Azur a installé deux micro-turbines de production d'électricité en 2008 (Cap de Croix et Rimiez). Deux autres micro-turbines sont en projet sur le site de la Passerelle (Les Paillons) et sur le site du Roguez.

➔ Le potentiel éolien

La région a établi en mars 2009 un atlas éolien : il en ressort que le potentiel éolien sur le secteur de Nice n'est pas suffisamment fort pour envisager l'aménagement de parcs éoliens de grande envergure.

La géothermie

L'exploitation du potentiel géothermique va découler des techniques actuellement disponibles d'échange de températures avec le sous-sol et les nappes : les techniques ci-dessous peuvent se développer d'une manière générale dans la région :

- la géothermie de surface
- la géothermie sur capteurs verticaux
- la géothermie sur pieux
- la géothermie sur nappe

➔ La valorisation énergétique des déchets

L'Unité de Valorisation Énergétique de Nice Ariane produit de l'électricité et de la chaleur à partir de l'incinération des déchets non valorisables. C'est une unité de cogénération (fabrication de vapeur et transformation en électricité de la chaleur résiduelle des fumées), la seule présente sur le territoire communautaire.

➔ La filière bois

Le Conseil Général des Alpes Maritimes porte le pôle « Alpes Maritimes, Montagnes d'excellence : filière bois ». Ce projet est une démarche globale visant à structurer la filière bois : 7 plates-formes de production de plaquettes forestières réparties sur le territoire seront, à terme, articulées autour d'un site central dédié à la transformation et à la valorisation des bois départementaux.

La maîtrise de la consommation énergétique

Au niveau communautaire, en 2008 une campagne de communication a été réalisée auprès de la population pour la thermographie aérienne infrarouge. Les habitants ont été invités à consulter sur Internet ou lors de salons leur "thermicarte" qui permettait de donner un ordre de grandeur sur les déperditions thermiques des toitures. Un conseil personnalisé sur les différents types d'isolation était dispensé par le conseiller espace info énergie. Les cartes sont également disponibles auprès des services urbanisme de chaque mairie.

Des permanences du conseiller espace info énergie sont en place à la maison de l'environnement à Nice pour le territoire communautaire.

Concernant les mesures mises en place sur les bâtiments communautaires, une réflexion est faite à chaque remplacement d'équipement pour choisir celui le moins énergivore.

Le développement des énergies renouvelables

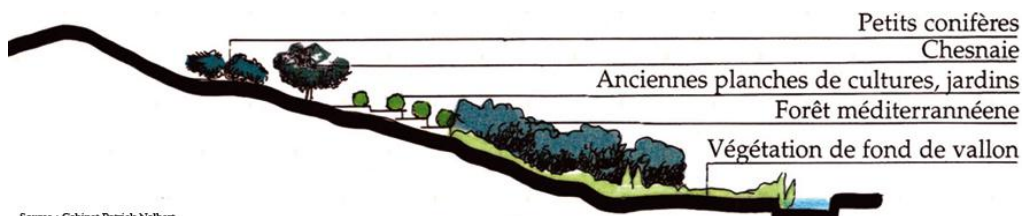
Sur la commune de Carros, une démarche de gestion intelligente de l'électricité va être lancée. En effet, il existe un projet de recherche et développement sur les smart grids "réseaux intelligents" appelé Nice Grid, prochainement mis en œuvre par un consortium dont le chef de file est EDF.

II.3. Le paysage

II.3.1. Perceptibilité

Le site dans le grand paysage

Le paysage de la commune appartient à une grande entité paysagère, la rive droite de la basse vallée du Var. C'est la partie Nord de cette entité, qui commence au bec de l'Estéron et se termine à l'embouchure du fleuve dans la mer en traversant les communes de Saint-Jeannet, la Gaude et Saint-Laurent du Var.



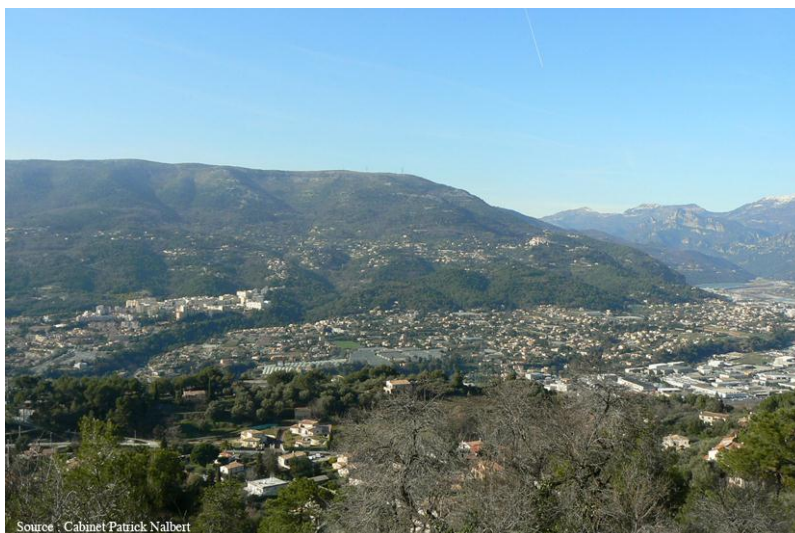
Ce paysage est caractérisé par un profil général : une ligne de crête sensiblement Nord Sud parallèle au fleuve, un grand coteau boisé exposé plein Est, en bas le lit majeur du fleuve et un remblai récent (qui a augmenté les surfaces planes utiles à l'aménagement), enfin les ripisylves et le fleuve.

Dans son étude générale de paysage, « Atlas des paysages », le Conseil Général considère la basse vallée du Var comme un enjeu majeur de développement d'un paysage « urbain ». Il recommande de reconquérir le paysage fluvial et de réordonner le paysage rural traditionnel dans le développement urbain nécessaire.

Les perceptions externes

Le paysage est très perceptible depuis la vallée du Var, axe de circulation essentiel. Tout le long de ce parcours se développe les vues sur la commune.

Depuis le coteau Ouest qui lui fait face, (photo ci-contre), plusieurs villages, Castagniers, Aspremont, Colomars ou La Roquette sur Var plus au Nord, et plusieurs routes en corniche offrent de très larges panoramas sur le site. On distingue bien sur ces vues l'étagement du paysage aussi bien de la végétation que des paysages urbains. Enfin depuis Gilette, village perché au-dessus du bec de l'Estéron, on perçoit l'ensemble du site, et plus, jusqu'à l'embouchure du Var, la mer Méditerranée et le cap d'Antibes par très beau temps.



Les perceptions internes

A l'inverse et pour établir un dialogue, le site permet des vues vers l'extérieur.

Il se développe sur un coteau, et les routes en corniche qui le traversent, offrent des échappées visuelles continues vers le grand paysage. De nombreux points de vue, véritables belvédères permettent des vues vers le Nord (montagne et vallée du Var) vers le Sud (basse vallée du Var et mer Méditerranée), vers l'Est (rive droite, coteaux et villages de la basse vallée du Var).

Depuis le belvédère du village, on a l'ensemble de ces vues et même des panoramas complets du Nord au Sud.



Vers le Nord, (photo ci-dessous), le Bec de l'Estéron, l'entrée de la vallée du Var dans la montagne et les Alpes en fond de paysage.



Vers l'Est, (photo ci-contre), la rive gauche de la vallée avec le Var au fond, des villages accrochés au coteau, l'ensemble de ce panorama est dominé par la vue frontale du Mont Chauve (853 m NGF) et par très beau temps jusqu' au Mont Agel (1148 m).

Vers le Sud, c'est une vue de la vallée du Var et de l'ensemble de ses activités (agriculture, industries, entrepôts divers, circulations, habitats etc...), qui fait comprendre la taille et l'importance des enjeux de cet espace.



Ces quelques vues mettent en évidence la très grande sensibilité visuelle de ces paysages.

II.3.2 - Histoire de l'aménagement

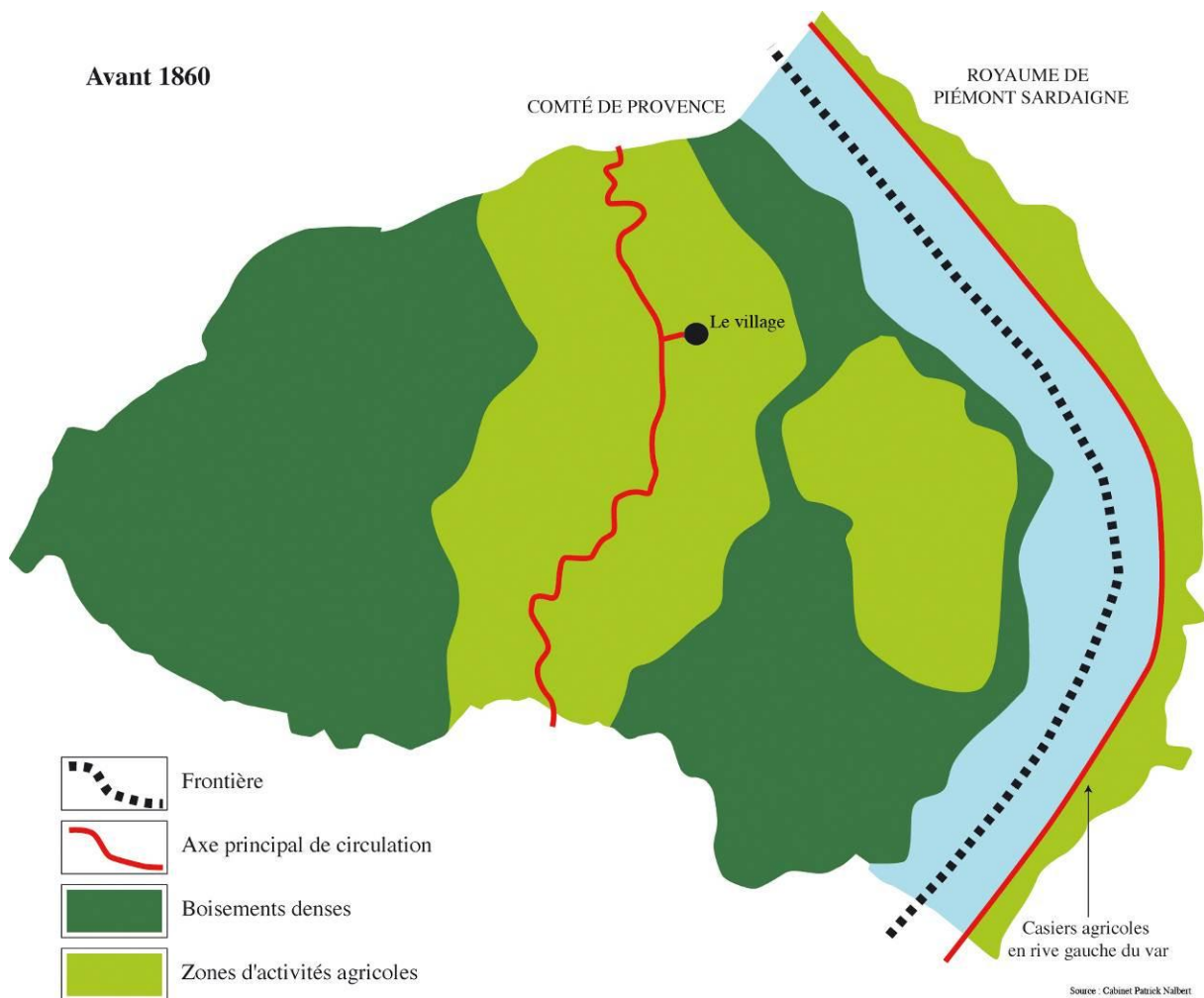
La transformation des paysages de ce site est assez récente et mérite d'en avoir un aperçu pour en comprendre l'évolution passée et les développements futurs prévisibles.

Ces paysages, occupés à l'origine seulement par des espaces naturels et un peu d'agriculture, sont restés en l'état plus de 2 000 ans et se sont transformés à partir du XIX^{ème} siècle et d'une manière plus intensive dans la seconde partie du XX^{ème} siècle, avec la création d'une zone industrielle au bord du Var, la construction d'un groupe compact d'habitations à Carros le Neuf et le mitage des collines par les résidences individuelles.

Pour cette courte présentation on a divisé le temps en trois époques :

- avant 1860,
- de 1860 à 1960,
- de 1960 à nos jours.

Avant 1860



L'occupation de ce site est très ancienne. On trouve des traces de la préhistoire (plusieurs oppidum), ensuite quelques vestiges romains, Carros était partie intégrante de la province alpine. Au moyen Age, Carros est construit autour du castrum carrosi.

En 1388, le Comté de Nice se sépare de la Provence, il est cédé au royaume de Piémont-Sardaigne et le Var constituera une frontière jusqu'au rattachement à la France en 1860.

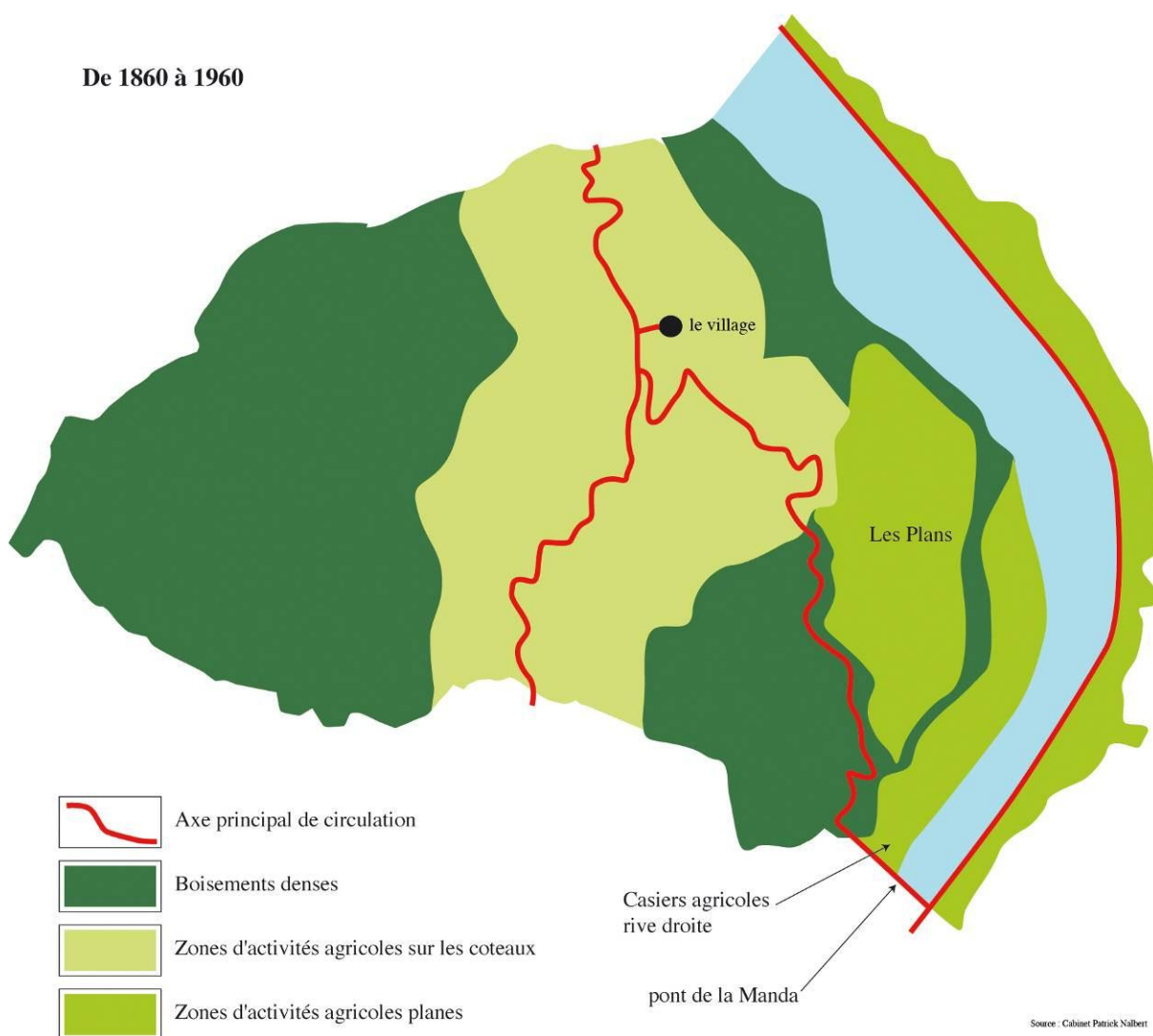
Cette frontière a des conséquences sur le paysage, puisque toutes les activités, circulations, habitat et agriculture sont situées sur le coteau à bonne distance du fleuve, principalement le long de la circulation qui relie Carros à Gattières et le Broc.

Le fleuve représente aussi à l'époque un danger important, ses crues sont imprévisibles et on ne sait pas s'en protéger.

Il semble que le principal des activités se soit situé à mi-pente entre le fleuve et les crêtes pendant plusieurs siècles.

On trouve cependant quelques vestiges d'une occupation plus basse comme la chapelle des Selves (VII^{ème} siècle) aux Plans de Carros qui montre une activité dans ces espaces.

De 1860 à 1960



Le Var n'est plus une frontière entre le comté de Nice et la France. Le chemin de fer arrivera 5 ans plus tard, la gare de Colomars, le pont de la Manda, l'accès à Nice et à la vallée du Var, va transformer les habitudes et les aménagements.

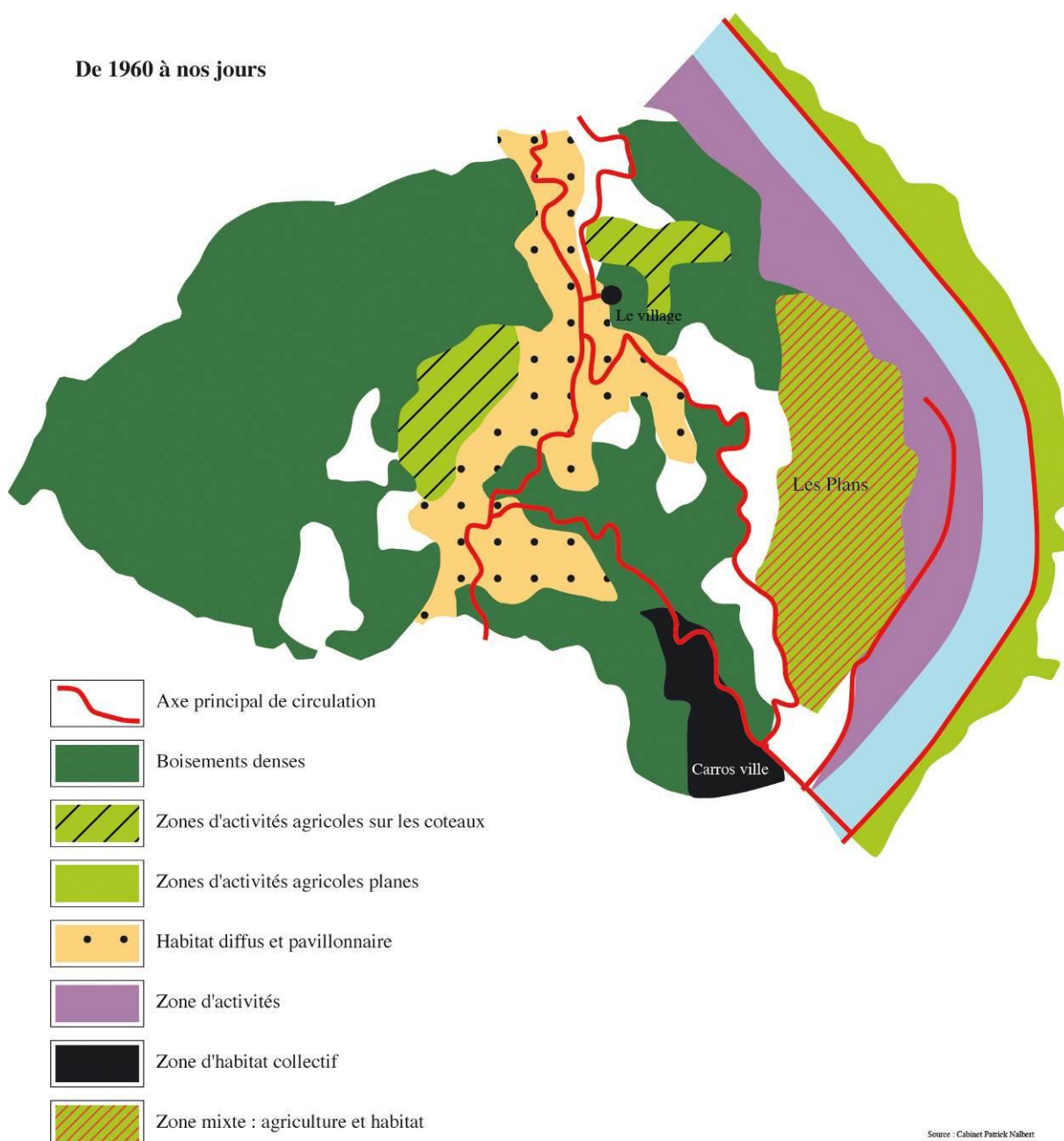
Les cultures se développent sur les parties planes proches du fleuve (Plans de Carros), et plus tard des "casiers" reprennent de la surface dans le lit du fleuve pour la création de terrains de culture. Ces casiers sont aujourd'hui occupés par la zone d'activités.

On cultive l'olivier traditionnel, la vigne, l'oranger quelquefois. A partir de 1920, les cultures maraîchères et florales apparaissent. Après l'adduction d'eau en 1936, elles prennent une importance qui dépasse le cadre communal.

La conséquence, pour le paysage, de ces modifications historiques, est la descente des activités, donc des aménagements vers le fleuve.

Certaines habitations individuelles commencent à se construire en dehors du village après 1920.

De 1960 à nos jours



C'est une période où le développement est démesuré pour ce site. La population sera multipliée par cinq par la création de la zone industrielle de Carros-Le Broc et du quartier d'habitations de Carros le Neuf. Le développement de l'habitat individuel dans des zones jusque-là "naturelles" devient intense dans cette période. Cette mutation entraîne des changements importants du paysage.

Les bâtiments industriels et l'endiguage du fleuve donnent à la rive droite du Var un caractère très minéral qui sert de socle au paysage, mais la végétation ripisylve et les îlots du Var ont disparu.

Le quartier de Carros le Neuf, sur un site semblable aux anciens villages acquiert une dimension « méditerranéenne » par son urbanisme compact et son intégration réussie dans un espace naturel.

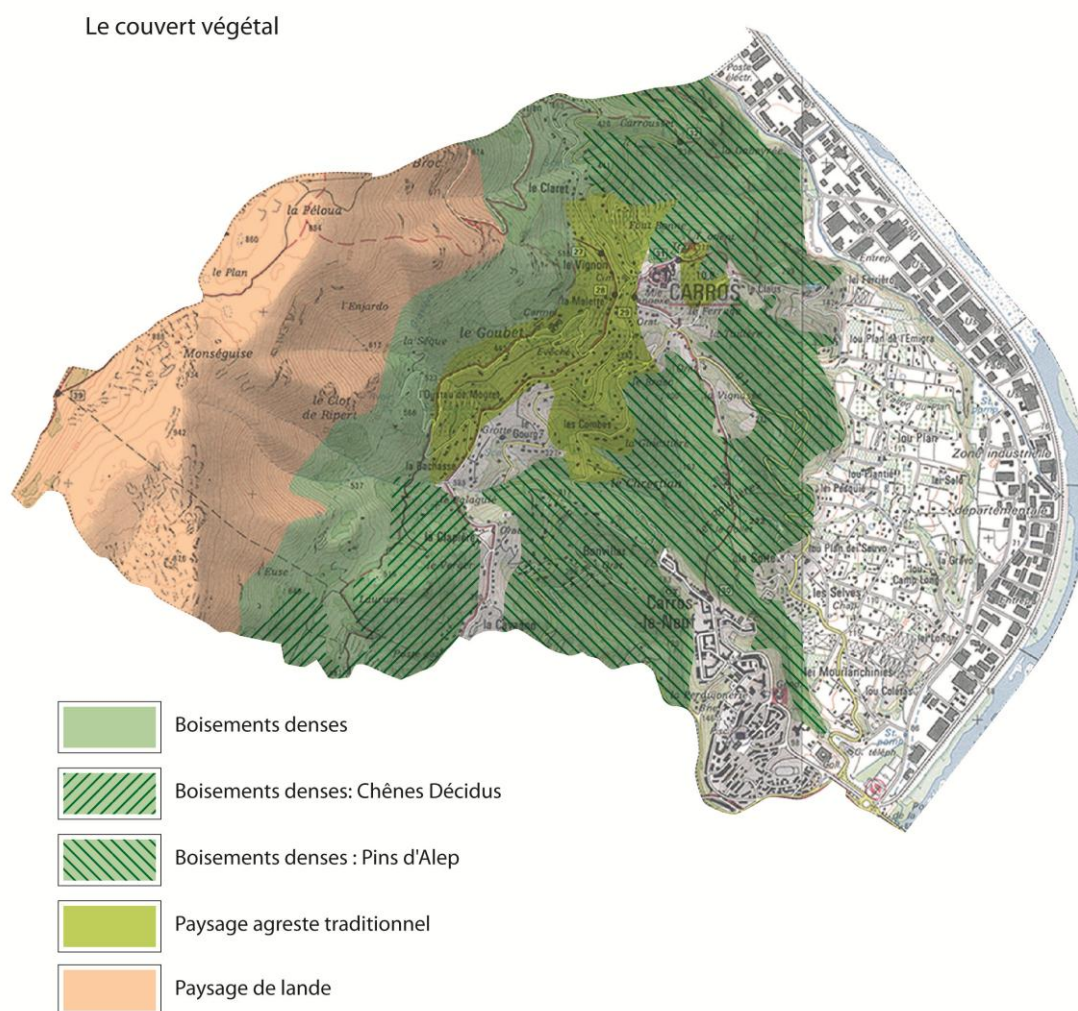
Par contre, le développement incontrôlé des constructions d'habitations individuelles est responsable du mitage du paysage. Les espaces enclavés au Nord-Ouest, derrière les crêtes ont été épargnés et il reste là de grands espaces naturels de qualité.

Les infrastructures liées à ces réalisations, sont aussi bien visibles. Les « boulevards » de la zone industrielle, la ligne à haute tension qui gravit la montagne vers l'Ouest, mais surtout tous les accès secondaires aux petits quartiers ou même aux simples maisons d'habitation, ont créé des soutènements disgracieux, et ont détruit des anciennes planches de culture et supprimé des espaces boisés de qualité. Le doublement de la RM 6202bis accentue cette minéralisation du paysage.

II.3.3 - Le couvert végétal

La végétation occupe une grande proportion de la surface du site. Ce qui donne à l'ensemble de la commune un caractère plus naturel qu'urbain. On distingue les grands boisements naturels comme la forêt, les boisements denses et des paysages de landes dont la végétation est plus lâche et ouverte.

Les espaces naturels



La forêt méditerranéenne est un grand espace boisé de pins d'Alep et de chênes verts et blancs, qui s'étend parallèle au fleuve sur le coteau entre la cote 150 NGF environ et la cote 600 NGF ensuite les arbres diminuent de taille et disparaissent près de la crête pour laisser nus les enrochements.

Il existe aussi dans la forêt des espaces dominés par les feuillus, facilement repérables en automne par la couleur des feuillages. On peut citer la chesnaie de l'Evêché à Carros.

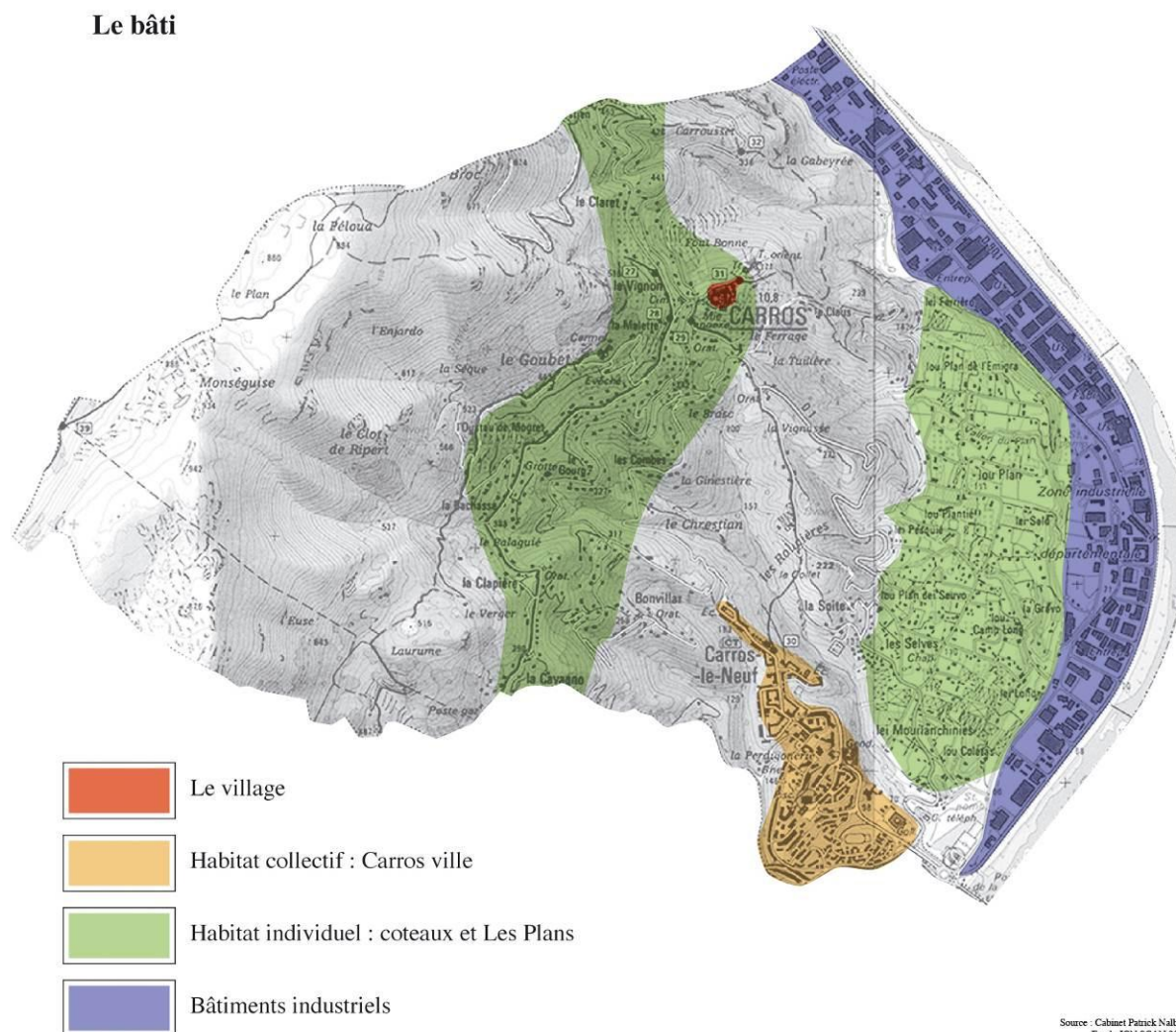
Les nombreux vallons qui strient les coteaux favorisent une végétation particulière (ripisylve pour les spécialistes), d'aulnes, peupliers et cannes de Provence qui font remarquer ces vallons dans le paysage.

Les espaces agricoles

Les espaces agricoles occupent deux secteurs :

- les coteaux, oléiculture traditionnelle, qui trouve un regain d'activités depuis 2001 avec le label AOC Olive de Nice, et qui a engendré un paysage remarquable de planches découpées dans la pente, retenues par des murs de pierre, et une plantation d'arbres régulière. Cette géométrie apportée dans le paysage lui donne son caractère et montre bien son appartenance à la Provence.
- l'espace pastoral : l'élevage occupe les espaces forestiers et les sous-bois. Cette activité gère des surfaces importantes, en assure l'entretien et une certaine prévention contre les risques incendies.

Le bâti



Le territoire de la commune est principalement occupé par des espaces naturels. Le bâti ne représente qu'un faible pourcentage de la surface et est bien circonscrit dans certaines zones. La typologie est très lisible.

La lecture des cartes et des photos aériennes de l'Institut Géographique National qui complètent les visites faites sur le site, montrent bien quatre types de bâtiments regroupés par site :

- le village et son architecture médiévale,
- l'habitat pavillonnaire des coteaux et des Plans,
- l'habitat collectif à Carros Ville,

- les bâtiments industriels au bord du Var.

Ces quatre types de bâtiments ne se mélangent pas. Ils sont nettement localisés et associés aux images de paysage rural traditionnel, ils racontent l'histoire du site.

Le village

Il est disposé à flanc de coteau à 380 m NGF.

Il est issu d'ancien castrum et s'est constitué tels qu'il nous apparaît aujourd'hui jusqu'au XV^{ème} siècle.

Sa qualité dans le paysage est essentielle, c'est une forme d'urbanisation très dense, qui détermine des espaces publics de qualité, places placettes, et callades sont en général bien entretenues et très appréciées du touriste.

Il offre dans certains cas des façades ou des éléments d'architecture, remparts, portes tours etc... remarquables qui font son patrimoine.

L'habitat pavillonnaire et diffus

Cet habitat est beaucoup plus récent. Ce sont des maisons individuelles sur des parcelles de tailles différentes, quelquefois des lotissements. Ces constructions ont commencé à se multiplier dans les années 1960 et sont responsables du mitage du paysage. Elles ont consommé beaucoup d'espaces naturels, détruit beaucoup d'anciennes parcelles de culture et réduit de manière significatives les espaces boisés.

La forêt méditerranéenne qui allait du Nord au Sud de la vallée à mi-pente a été interrompue plusieurs fois par ces nouvelles constructions.

L'habitat collectif

Il est principalement représenté par le quartier de Carros Ville.

Il est nettement circonscrit par des espaces naturels, sa silhouette dans le paysage n'est pas sans rappeler la tradition méditerranéenne et les travaux d'aménagement des espaces publics en font un quartier plutôt réussi de groupement de logements.

Les bâtiments industriels

Ils se distinguent par leur grande taille dans les trois dimensions et leur présence se situe exclusivement sur des terrains plats, pour des raisons de commodité de circulation des poids-lourds, et de proximité des grands axes routiers.

Conclusion

Si les bâtiments anciens médiévaux, les immeubles d'habitat collectif, les bâtiments industriels sont bien inscrits dans le paysage, il n'en va pas de même pour l'habitat pavillonnaire et diffus réparti de manière chaotique dans le paysage, relevant plus du hasard des ventes de terrains que d'une composition urbaine ou paysagère.

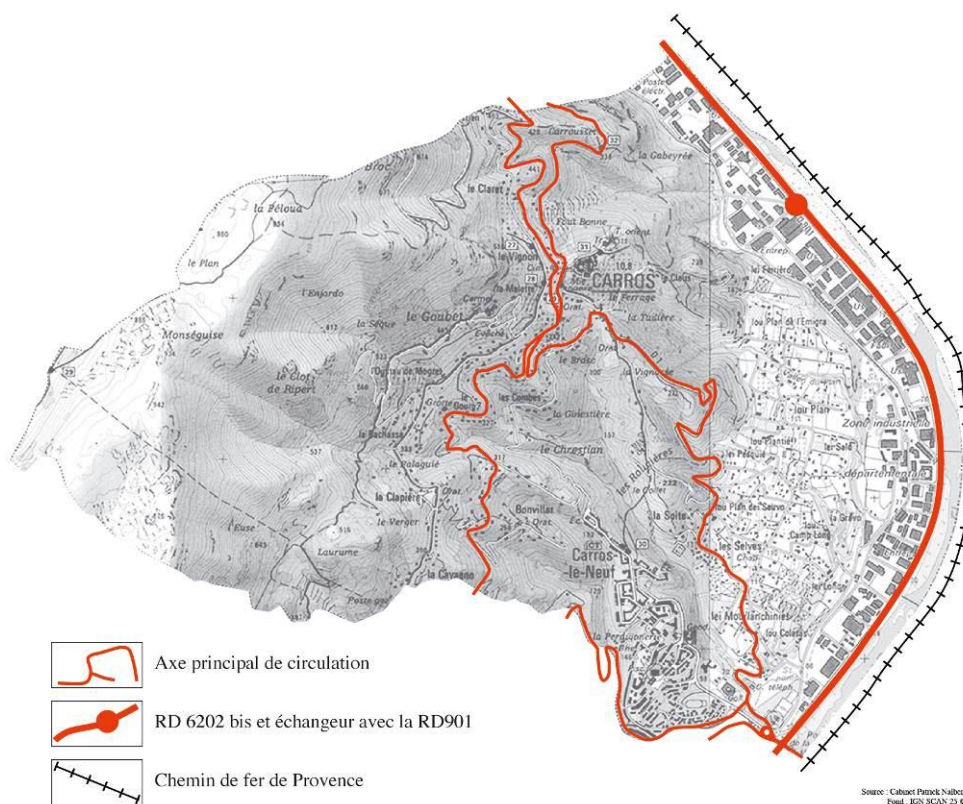
II.3.4. Les infrastructures linéaires

Les infrastructures linéaires de ce site sont très présentes dans le paysage et montrent leurs fonctions essentielles.

Le pont de la Manda qui dessert la rive droite du Var, a déterminé aussi bon nombre d'aménagements en bordure du fleuve.

La RM 6202bis améliore la circulation du littoral vers la montagne, mais supprime des berges naturelles avec leur végétation.

Les RM 1 et RM 2209 sont des voies anciennes à flanc de coteaux, en corniche, qui offrent souvent des vues panoramiques vers le paysage, la montagne, la vallée ou même la mer. Quelquefois étroites, leur élargissement poserait des problèmes difficiles de terrassement (déblais/remblais).



D'autres voies communales sont dans la même disposition et leur protection doit être semblable.

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

Deux principaux responsables de l'altération des paysages :

- Le développement des infrastructures, aussi bien les routes de transit que les accès individuels à chaque maison, ont détruit beaucoup de planches de culture, ont beaucoup déboisé et ont créé des talus ou des soutènements tout à fait démesurés.
- Le développement incontrôlé des constructions de maisons individuelles, responsable du mitage du paysage, est ici très important. On a détruit là aussi, nombre de planches de cultures, on a coupé de grandes quantités d'arbres et construit nombre de soutènements disproportionnés.

La destruction du paysage rural traditionnel qui apportait une organisation très subtile du paysage, ainsi que l'abattage d'arbres dans des espaces forestiers, contribuent à la perte de l'identité du paysage, sans en constituer un autre.

Atouts :

Les éléments de qualité à sauvegarder et à mettre en valeur sont :

- Les grandes espaces boisés à mi-pente parallèles au fleuve doivent être conservés et entretenus.
- Les vallons doivent être protégés de toute entrave et entretenus pour une bonne évacuation des eaux et la végétation ripisylve qui les accompagne doit être maintenue et entretenue.
- Le paysage rural traditionnel, de grande qualité et une grande part de l'identité méditerranéenne du site, doit être maintenu et développé. Lorsque des morceaux de ce paysage ont été coupés, on pourrait essayer de les raccorder par le développement d'oliveraies par exemple.
- Les routes en corniches doivent conserver leurs vues dégagées vers le paysage, des mesures altus tollendi peuvent être prises en aval.
- La silhouette du village est à protéger, son socle doit être exempt de toutes constructions "hors les murs". Sa silhouette témoigne d'une histoire de plus de mille ans, et représente le type des villages perchés, caractéristique des Alpes Maritimes et de la région méditerranéenne.

II.4. Les milieux naturels et la biodiversité

II.4.1. Les inventaires et les protections

De nombreux outils de préservation du patrimoine naturel ont été définis sur le territoire communal soulignant sa responsabilité dans la préservation de son environnement.

Le tableau suivant reprend les différents zonages de protection et d'inventaire présents sur la commune de Carros :

Type de zonage	Numéro	Nom	Surface totale (en ha)
ZNIEFF type 2	06-140-100	Le Var	1719,78
Natura 2000 - ZPS	FR9312025	Basse vallée du Var	641,91
Natura 2000 - ZICO	PAC25	Basse vallée du Var	1100
Natura 2000 - ZICO	PAC26	Préalpes de Grasse	8500
PNR des Préalpes d'Azur	/	Préalpes d'Azur	89339

Les périmètres contractuels

Le réseau Natura 2000 : la Z.P.S. Basse Vallée du Var

L'Union Européenne a mis en place deux directives, l'une en 1979 et l'autre en 1992, afin de donner aux États membres un cadre et des moyens pour assurer le maintien de la biodiversité en Europe. L'application des directives « Oiseaux » et « Habitats » permet la mise en place d'un réseau écologique européen cohérent de sites naturels, appelé « Réseau Natura 2000 ». **Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique formé par les ZPS et les ZSC dans l'objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne.** Dans ce réseau, les États membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les habitats et les espèces d'intérêt communautaire. En France, la mise en oeuvre du réseau Natura 2000 passe par l'élaboration concertée, site par site, de documents de planification appelés « Documents d'Objectifs ».

La Directive 79/409/CE du Conseil des Communautés européennes du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux », a été modifiée par la directive du 8 juin 1994. Elle concerne la conservation des oiseaux sauvages et prévoit la protection des habitats nécessaires à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe et inscrites en annexe de la directive.

Chaque pays de l'Union Européenne doit classer en Zone de Protection Spéciale (ZPS) les sites les plus importants pour la conservation des habitats des espèces. Un inventaire scientifique des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) a été mené en France, il sert de base à la définition des ZPS. Les ZPS sont des zones constitutives du réseau Natura 2000, désignées par arrêté ministériel en application de la directive « Oiseaux ».

La Directive 92/43/CEE du Conseil des Communautés européennes du 21 mai 1992, dite directive « Habitats », concerne la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la de flore sauvages. Elle comprend notamment une Annexe I (types d'habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation), une Annexe II (espèces animales et végétales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation), et une Annexe III relative aux critères de sélection des sites.

La première étape de la désignation de sites a été l'inventaire des sites éligibles à l'intégration du réseau Natura 2000. C'est pour partie sur la base de cet inventaire que sont définies les propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC), transmises par chaque Etat membre à la Commission européenne. Celle-ci sélectionne dans la liste de sites proposés les Sites d'Importance Communautaire (SIC). Ces sites sont ensuite désignés en Zones Spéciales de Conservation (ZSC) par arrêté ministériel.

La Zone de Protection Spéciale de la Basse Vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur.

Ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares dans le département.

Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau.

Ainsi, la basse vallée du Var :

- constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin.
- permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc.
- constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

Espèces nichant hors périmètre mais fréquentant le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : Faucon pèlerin (1 couple), Grand-duc d'Europe (1 couple).

Le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur

Le périmètre du PNR des Préalpes d’Azur, qui comprend tout ou partie du territoire de 45 communes, a été arrêté le 28 juin 2010 par délibération du Conseil Régional. Le 28 mars 2012, un décret ministériel de classement est paru au journal officiel.

Sur la commune de Carros, ce périmètre concerne 61% du territoire communal.

Les missions réglementaires d'un Parc naturel régional sont définies par le Code de l'Environnement :

- Protéger et valoriser le patrimoine naturel et culturel du territoire par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ;
- Contribuer à l'aménagement du territoire ;
- Contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie ;
- Assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public ;
- Réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines ci-dessus et contribuer à des programmes de recherche ;

Le Parc a pour mission de relever le défi d'une revitalisation économique des Préalpes d'Azur assurant la préservation durable de ses patrimoines. Il s'appuie à cet effet sur des valeurs et des principes forts, dont une préoccupation permanente de l'environnement, de la préservation de la biodiversité spécifique des milieux caractéristiques et le devoir d'exemplarité dans la mise en oeuvre des stratégies nationales ou européennes en matière de développement durable.

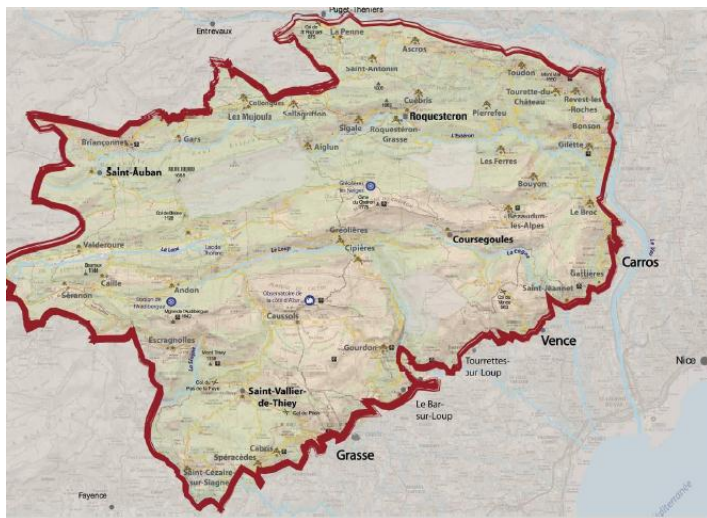
Réseau Natura 2000 : Directive Oiseaux



Commune de Carros

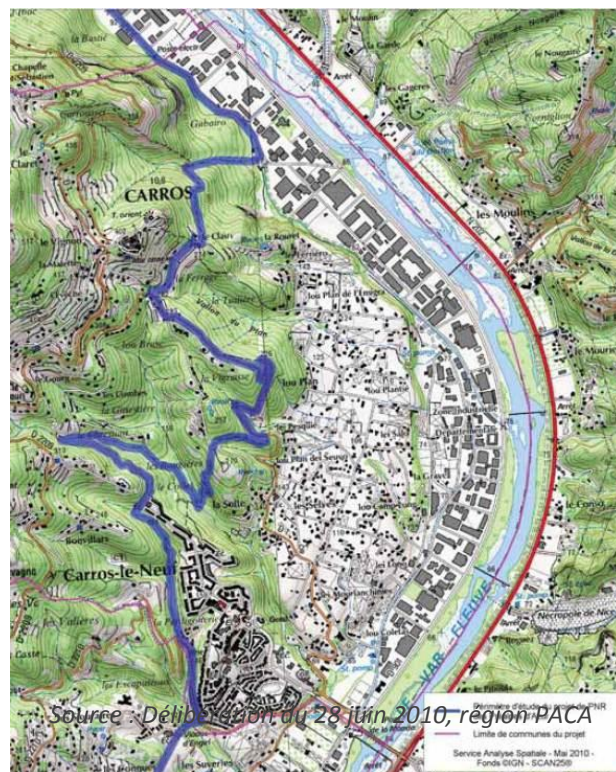
Le PNR n'apporte aucune réglementation aux habitants, chasseurs, propriétaires ou usagers du territoire. Il a pour objectif d'aider les communes à réaliser des projets de préservation de l'environnement mais aussi de maintien de la vie dans les villages et de développement des activités économiques du territoire.

Périmètre total du PNR



Source : Syndicat mixte du PNR Préalpes d'Azur

Périmètre du PNR sur Carros



Source : Délibération du 28 juin 2010, région PACA

Les périmètres d'inventaire

Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

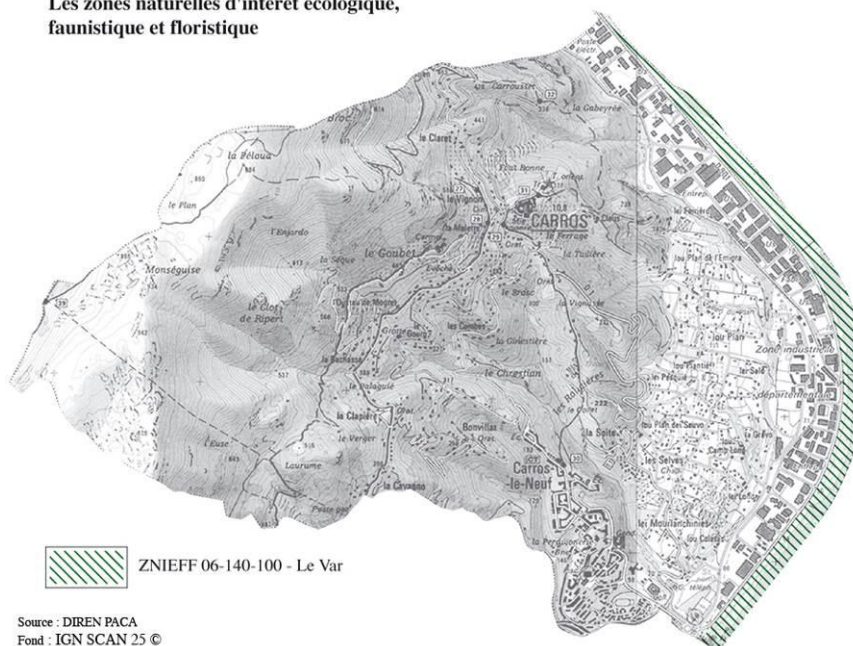
La commune est concernée par une seule ZNIEFF : 06-140-100 : Le Var

Dans sa partie amont, le Var forme des gorges très spectaculaires en traversant des schistes rouges (Gorges de Dalius) ou des bancs de calcaire très durs (Défilé de Chaudan).

Dans sa partie aval du pont de Manda jusqu'à la mer, le Var traverse des ripisylves de la série méditerranéenne du peuplier blanc.

Le cours d'eau est totalement aménagé par des microcentrales électriques, des systèmes de protection de rives, des ponts... Malgré cela, entre divers ouvrages se sont reconstitués des biotopes liés aux zones

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique



Source : DIREN PACA
Fond : IGN SCAN 25 ©

humides.

C'est une des rares plaines alluviales à avoir conservé une diversité de flore hygrophile. On y trouve par exemple des ripisylves à aulne glutineux, des roselières et formations herbacées, des eaux courantes, fossés et berges, des sables et des graviers. Du confluent de l'Estéron jusqu'à la mer subsistent des peuplements de la très rare Masette naine (*Typha minima*).

Cette rivière abrite un cortège faunistique d'un intérêt biologique élevé avec 36 espèces animales patrimoniales dont 10 déterminantes. L'herpétofaune locale renferme notamment le superbe Lézard ocellé.

Quant aux Poissons d'eau douce, ils sont notamment représentés par des espèces aussi intéressantes que la Blennie fluviatile, l'Alose feinte, la Truite de mer, le Blageon. Ces trois dernières espèces sont en outre protégées au niveau européen par la directive C.E.E. « Habitats ».

L'avifaune nicheuse locale d'intérêt patrimonial comprend nombre d'espèces rares, en particulier des espèces liées aux milieux aquatiques et littoraux: la Marouette ponctuée, le Blongios nain, la Nette rousse, l'Autour des palombes,

En ce qui concerne les Invertébrés patrimoniaux, mentionnons, au titre des insectes, l'Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*), le Petit Mars changeant (*Apatura ilia ilia*) ...

Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O)

L'inventaire des ZICO est un inventaire scientifique identifiant les zones connues comme les plus importantes pour la conservation des oiseaux en France. C'est, pour partie, sur la base de cet inventaire que sont désignées les Zones de Protection Spéciale (ZPS).

Le territoire communal est inclus partiellement dans deux ZICO :

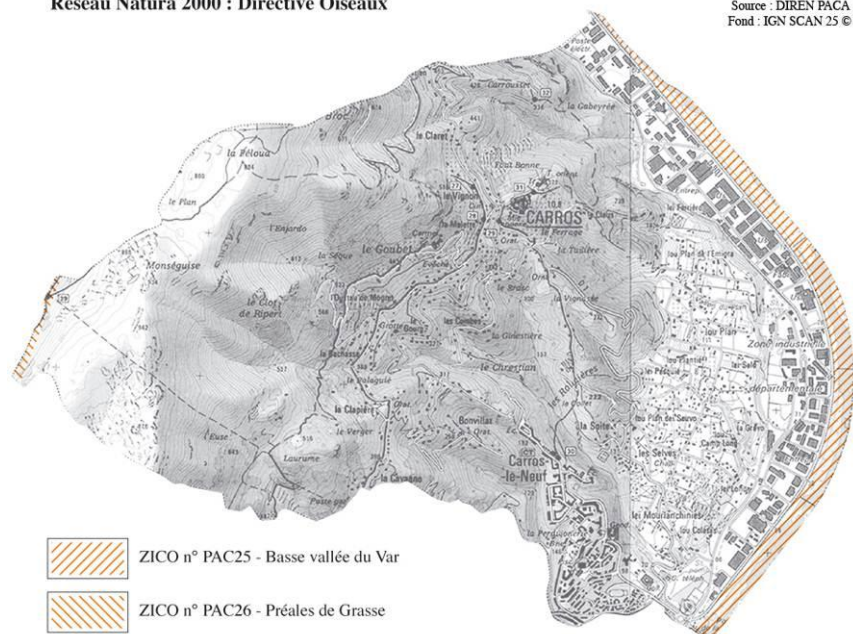
- la ZICO « Basse Vallée du Var » (PAC 25),
- la ZICO « Préalpes de Grasse » (PAC 26).

Les deux zones comportent deux nombreuses espèces à protéger dont :

- ixobrychus minutus (blongios nain),
- philomachus pugnax (chevalier combattant),
- larus malanocephalus (mouette mélanocéphale),
- sterna hirmundo (sterne **Réseau Natura 2000**
pierregrain).

Réseau Natura 2000 : Directive Oiseaux

Source : DIREN PACA
Fond : IGN SCAN 25 ©



Les périmètres de protection des sources

Le périmètre de protection du camp de captage du SIEVI (n° 77) situé dans la zone d'activités de la Grave a fait l'objet d'un arrêté déclaratif d'utilité publique le 18 novembre 1997.

Le périmètre de protection du camp de captage du syndicat du canal de la rive droite du Var (n° 252) situé au quartier de la Tourre a fait l'objet d'un arrêté déclaratif d'utilité publique le 18 novembre 1997.

La commune de Carros est concernée par les périmètres de protection :

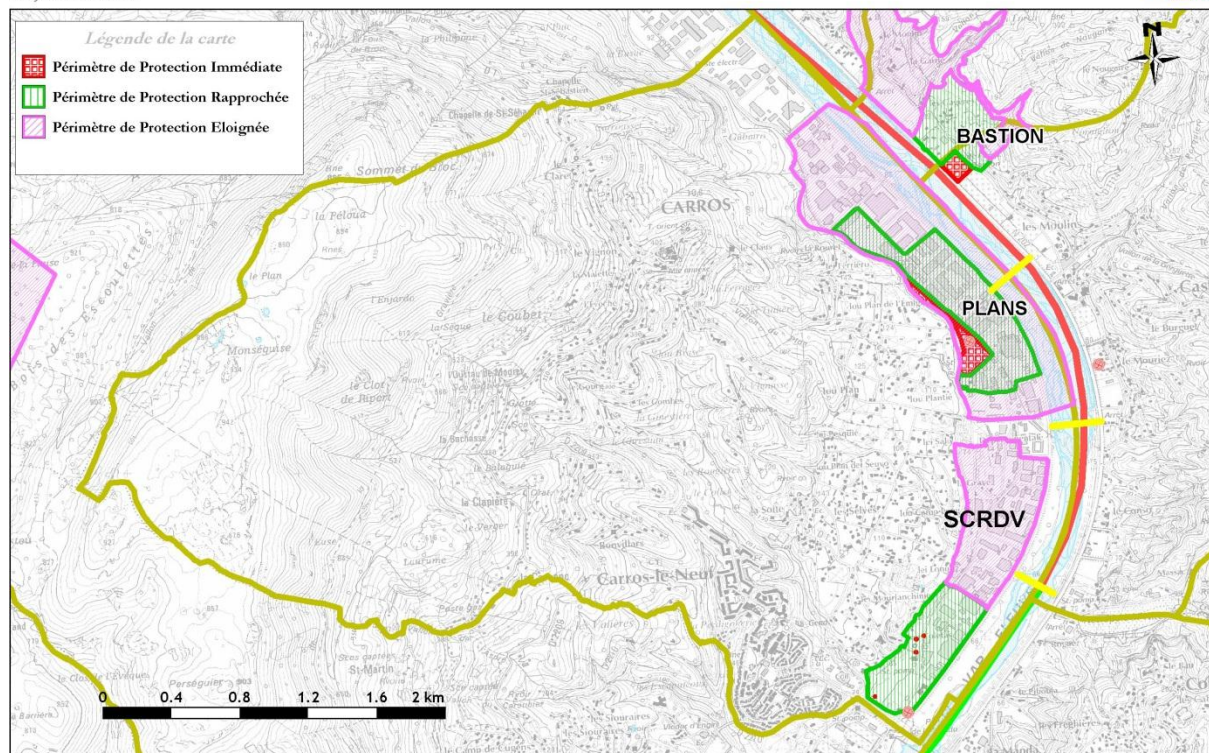
- des champs captant de la Manda (arrêté de DUP du 8/8/1990)
- des champs captant des Plans (arrêté de DUP du 18/11/1997)

Plan de situation

Réseau public d'eau potable et d'eau brute - Périmètres de protection de la ressource en eau - CARROS

17 février 2011

NICE
CÔTE
AZUR



II.4.2. La Trame Verte et Bleue

La mise en place d'un réseau écologique national, nommé « Trame verte et bleue », est une mesure phare proposée par le Grenelle de l'environnement afin de préserver la biodiversité et les ressources naturelles. La vocation de cette trame est de permettre le maintien et le développement, sur l'ensemble du territoire national, de « continuités écologiques ».

L'article 24 de la loi Grenelle 1 précise que « L'Etat se fixe comme objectif la création, d'ici à 2012, d'une **trame verte** constituée, sur la base de données scientifiques, des espaces protégés en application du droit de l'environnement et des territoires assurant leur connexion et le fonctionnement global de la biodiversité, et d'une **trame bleue**, son équivalent pour les eaux de surfaces continentales et leurs écosystèmes associés ».

La région PACA n'a pas encore mis en place son SRCE, travail prochainement réalisé par la DREAL et la Région. La définition des trames verte et bleue est récente et les méthodes de travail sont variées, même si ces dernières années un consensus sur le vocabulaire d'une part, et sur les choix méthodologiques d'autre part, tente d'émerger. La nomenclature de la Trame Verte et Bleue provient du domaine de l'écologie du paysage qui s'intéresse à la relation entre les sciences de la nature (écologie) et les sciences de la société (sociologie, géographie, etc.) (Burel et Baudry, 1999). Les définitions données sont issues des travaux du comité opérationnel « Trame verte et bleue » du Grenelle de l'environnement – versions mars 2010.

Un coeur de nature (ou réservoir de biodiversité) constitue un espace où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables à son maintien et à son fonctionnement y sont réunies. Une espèce peut ainsi y exercer l'ensemble de son cycle de vie : alimentation, reproduction, repos. De manière plus globale, les milieux naturels peuvent y assurer leur fonctionnement. Il s'agit donc soit d'espaces à partir desquels des individus d'espèces peuvent se disperser, soit d'espaces rassemblant des milieux de grand intérêt.

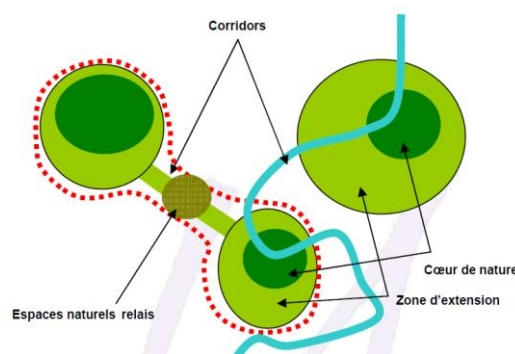
Un corridor écologique est une voie de déplacement, empruntée par la faune et la flore, qui relie les réservoirs de biodiversité. Ces liaisons fonctionnelles entre milieux naturels permettent la dispersion et la migration des espèces. On les classe généralement en trois types principaux :

- Les structures linéaires : haies, chemins et bords de chemins, ripisylves, ... ;
- Les structures en « pas japonais » : ponctuation d'espaces-relais ou d'îlots-refuges (mares, bosquets, ...);
- Les matrices paysagères : type de milieu paysager dominant sur le territoire d'étude.

Les zones d'extension (ou zones tampons) sont à l'interface des réservoirs de biodiversité et de la matrice dominante du territoire. Elles ont plusieurs rôles à jouer. Ce sont les zones à privilégier pour le développement des réservoirs de biodiversité à travers la restauration ou le renforcement de leurs qualités, capacités et fonctions écologiques. Par ailleurs, ces zones jouent un rôle dans la protection des coeurs de nature contre les perturbations extérieures.

Les espaces naturels relais sont des espaces avec une potentialité d'accueil des espèces plus faible mais qui peuvent jouer un rôle pour la survie des espèces qui les utilisent pour leur déplacement.

Schéma d'un réseau écologique



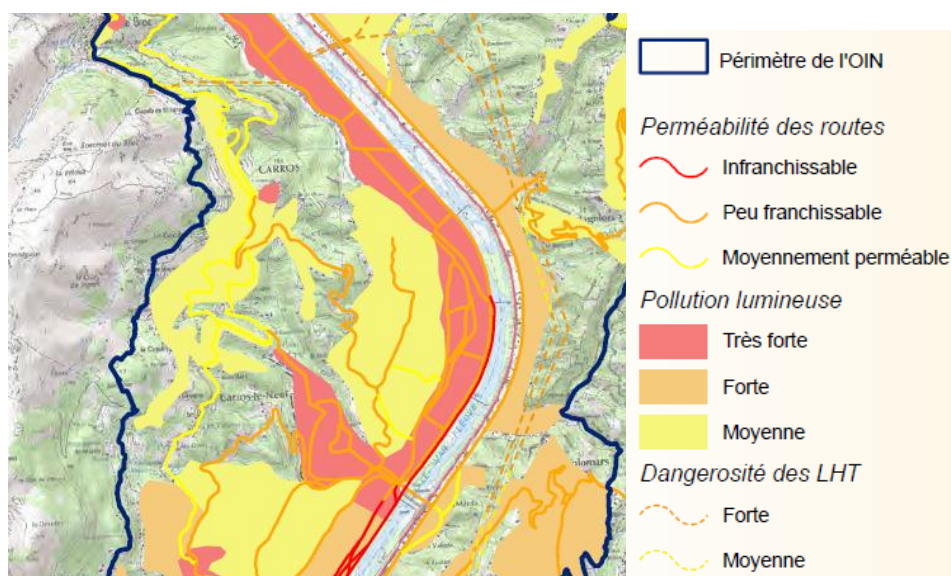
La fonctionnalité écologique de la vallée du Var

Source : Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco vallée

Les obstacles naturels et anthropiques

Différents types d'obstacles à la circulation des espèces existent, tels que :

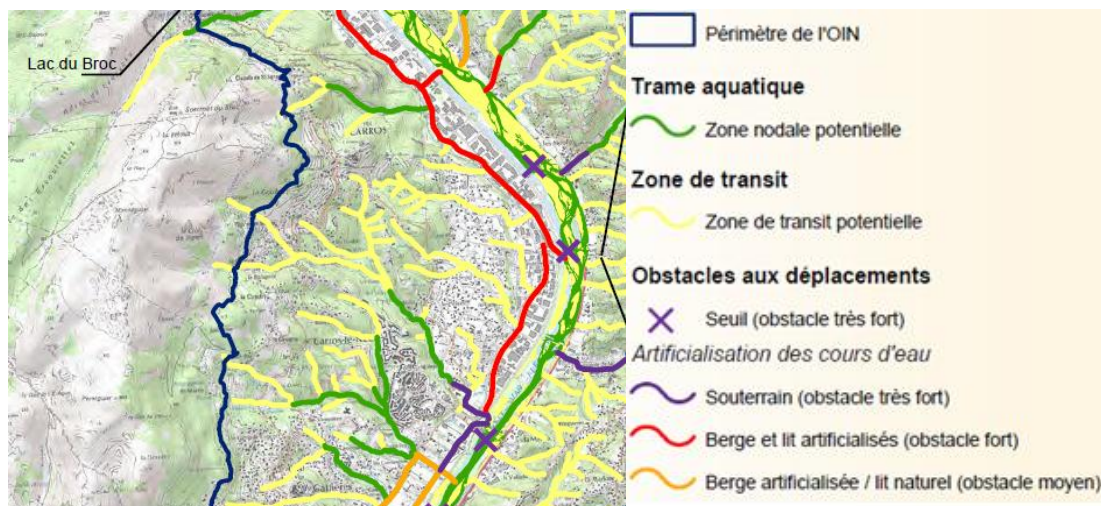
- Naturels liés à la structure géomorphologique du territoire, qui s'interprète à partir des données géologiques et des courbes de niveau du territoire : topographie et pente adret/ubac ;
- Naturels liés à l'axe de vallée et aux cours d'eau, données issues du travail sur le réseau hydrographique ;
- Anthropiques : routes, chemin de fers, zone d'éclairage, ligne à Haute tension, zone urbanisée dense, artificialisation du réseau hydrographique (localisés à partir des données cartographiques disponibles comme la BD topographie notamment et le MOS pour les zones urbaines denses ; des repérages de terrain notamment pour l'artificialisation des cours d'eau).



La sous-trame des milieux aquatiques

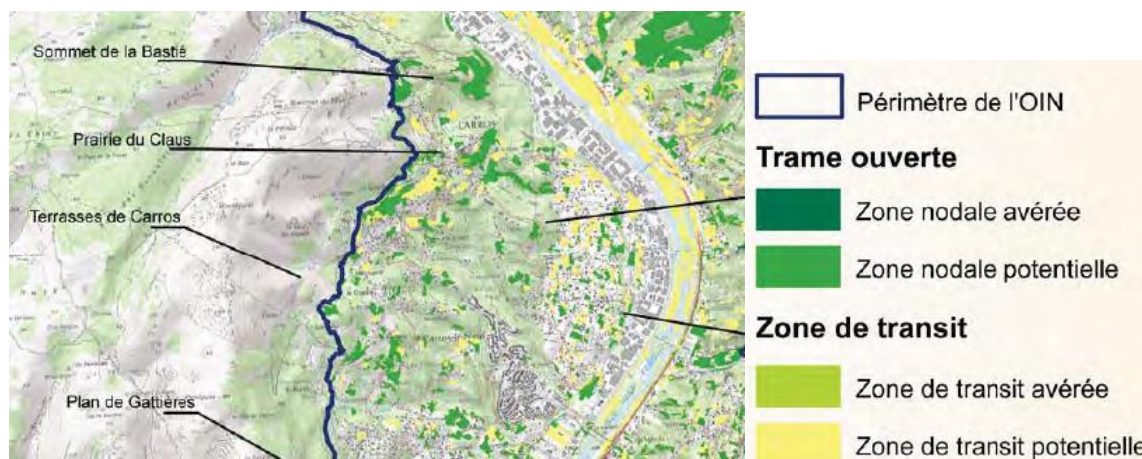
Les milieux aquatiques sont constitués par le réseau hydrographique. Le Var constitue la « colonne vertébrale » de l'ensemble de l'hydrosystème local. Les vallons de type vallons obscurs sont eux aussi des réservoirs de biodiversité intéressants de par leur spécificité.

Le Var est identifié comme une zone nodale et une zone de transit potentielle.



La sous-trame des milieux ouverts

Dans la plaine du Var, les milieux ouverts sont présents principalement au Nord et sur la rive gauche du Var, pour les zones nodales avérées, en dehors du secteur de Fongeri au Sud du vallon des Trigands sur la rive droite. Ces milieux sont toujours très fragmentés, avec surtout des zones nodales potentielles ou à restaurer. Les causes de cette fragmentation sont liées à l'urbanisation et à l'agriculture intensive au niveau de la plaine, à l'urbanisation diffuse sur les restanques des coteaux ainsi qu'au recouvrement forestier. Les zones ouvertes les plus développées sur le périmètre de l'OIN sont situées sur l'Adret du Mont Vial et des crêtes de la Longia, les pelouses de la partie inférieure du Bec de l'Estéron, les terrasses de Saint-Blaise et les terrasses de Fongeri et des Trigands. A l'extérieur du périmètre les sommets arides du mont Arpasse, des baous, du mont Chauve et du mont Cima constituent des secteurs ouverts très riches biologiquement.



La sous-trame forestière

Sur la rive gauche du Var les massifs forestiers sont dominés par le Pin d'Alep sur les coteaux et des peuplements de feuillus dans les vallons. Les zones forestières sont exclusivement présentes sur les coteaux, en général associées aux vallons où la configuration topographique ne permet pas l'urbanisation. Plus au nord, il subsiste des zones forestières plus étendues (vallon de Lingostière, du Dégoutai et des Trigands, Terrasses de Gattières et vallon de Saint- Sauveur). Ces boisements restent déconnectés les uns des autres hormis au niveau de quelques passages. Plus au nord, le couvert forestier est continu sur le sommet des coteaux. Les continuités s'effectuent également plus en altitude, en dehors du périmètre de l'OIN. La continuité des zones forestières est plus marquée en rive droite.



Les secteurs d'intérêt écologique

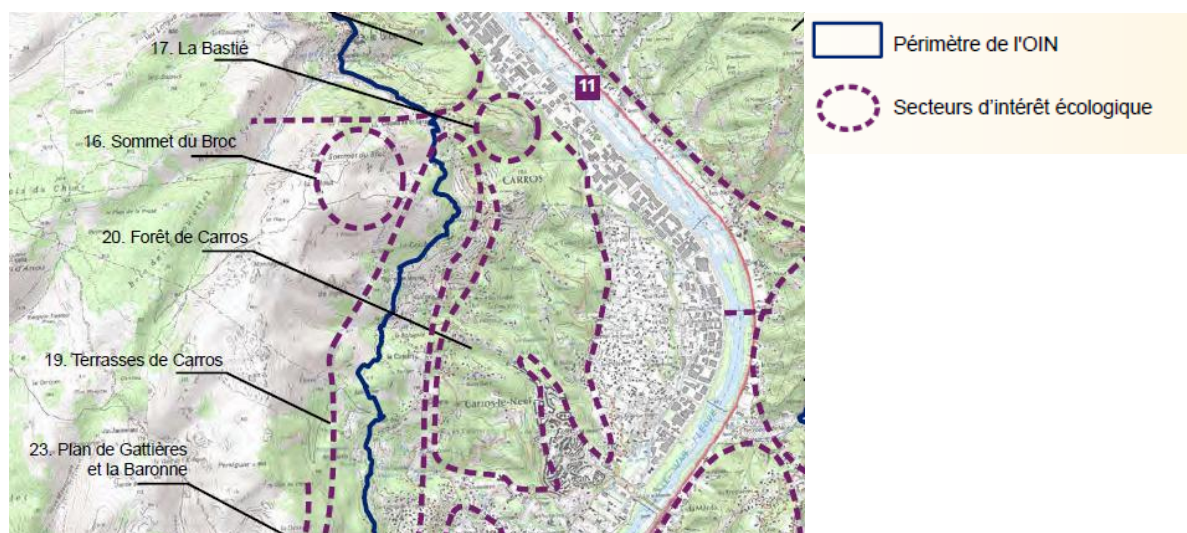
Les Secteurs d'Intérêt Écologique regroupent les zones favorables aux espèces (avérées et potentielles) des sous-trames. Des entités géographiques cohérentes sont ainsi définies en croisant les zones favorables pour chaque sous-trame.

Les Secteurs d'Intérêt Écologiques permettent d'identifier des zones dans le périmètre de l'OIN contenant :

- Des milieux naturels et la présence d'espèces indicatrices de manière avérés;
- Des milieux naturels potentiellement attractifs pour les espèces indicatrices;
- Des zones ou des actions de restauration des continuités écologiques sont souhaitables.

Leurs caractéristiques sont hétérogènes et définies selon différents critères :

- Intérêt biologique : présence d'une ou plusieurs espèces animales et végétales dans le secteur en considérant la hiérarchisation suivante : espèces indicatrices, espèces patrimoniales, espèces communes.
- État de conservation : définit la qualité des habitats naturels et semi-naturels
- Facteurs limitant et obstacles : évaluation des facteurs perturbant le développement des espèces et les obstacles susceptibles de dégrader les continuités écologiques.
- État des continuités écologiques : définit la facilité de circulation des espèces à l'intérieur de la zone et la fonctionnalité des liens vers les secteurs voisins.



16 « Sommet du Broc » ; 19 « Terrasses de Carros » ; 20 « Forêt de Carros »

Sous-trame	ID	Lieu-dits	Intérêt biologique	État de conservation	Facteurs limitants et obstacles	État des continuités écologiques
A ZH MO R	1	Falaises des gorges du Var et de la Vesubie	Fort	Bon	Moyens	Bon
	2	Fleuve Var à l'amont du seuil 16	Fort	Bon	Faibles	Moyen
	3	La Reassa - les Salles	Fort	Bon	Faibles	Bon
	4	La Sénégoge	Fort	Bon	Moyens	Bon
	5	Adret du Mont Vial et crête de Longia	Fort	Bon	Faibles	Bon
	6	Baus roux et vallon de l'Abel	Fort	Moyen	Moyens	Moyen
	7	Bec de l'Estéron	Fort	Bon	Faibles	Moyen
	8	Vallée et lit de l'Estéron	Fort	Bon	Faibles	Bon
	9	Olivaie de la Roquette-sur-Var	Moyen	Moyen	Moyens	Moyen
	10	Lac du Broc	Fort	Moyen	Moyens	Mauvais
	11	Fleuve Var entre seuil 16 et 10	Fort	Moyen	Moyens	Mauvais
	12	Coteau du Broc	Fort	Bon	Faibles	Bon
	13	Vallon de l'Ubac et de Récastron	Fort	Moyen	Faibles	Mauvais
	14	Les Baous de St-Jeannet et de la Gaudie (hors OIN)	Fort	Bon	Faibles	Bon
	15	Saint-Blaise à la plaine	Fort	Moyen	Faibles	Moyen
	16	Sonmet du Broc (hors OIN)	Fort	Bon	Moyens	Bon
	17	La Bastie	Fort	Bon	Moyens	Bon
	18	Vallon du Donareo, de Roguez et crête de Lingador	Fort	Moyen	Faibles	Mauvais
	19	Terrasses de Carros	Moyen	Bon	Faibles	Bon
	20	Forêt de Carros	Fort	Moyen	Moyens	Moyen
	21	Fleuve Var entre seuil 10 et 4	Fort	Moyen	Faibles	Mauvais
	22	Vallon de Saint-Sauveur et des coteaux de Bellet	Fort	Moyen	Moyens	Moyen
	23	Plan de Gattières et la Baronne	Moyen	Mauvais	Faibles	Mauvais
	24	Terrasses de Saint-Jeannet et de Gattières	Moyen	Mauvais	Moyens	Moyen
	25	Terrasses et falaises de Fongeri et des Trigands	Fort	Moyen	Moyens	Mauvais
	26	Coteau et vallon de Lingostière	Fort	Moyen	Faibles	Mauvais
	27	Vallon du Degoutai	Fort	Moyen	Moyens	Moyen
	28	Vallon et coteau de Crémat	Moyen	Mauvais	Faibles	Mauvais
	29	Terrasses de Fabron supérieur	Moyen	Mauvais	Faibles	Mauvais
	30	Coteau des Pugets	Moyen	Moyen	Faibles	Mauvais
	31	Fleuve Var entre seuil 4 et 1	Fort	Moyen	Faibles	Mauvais
	32	Embouchure du Var	Fort	Moyen	Faibles	Moyen
	33	Mer Méditerranée	Fort	-	-	-

A : aquatique
 ZH : zone humide
 MO : milieu ouvert
 R : forestière
 R : rupestre

La trame verte et bleue de Carros

Les massifs boisés et les vallons : grandes composantes du territoire

Le classement des modes d'occupation du sol en sous-trames permet de faire ressortir les grandes composantes structurelles du territoire, en fonction du degré d'ouverture des milieux.

La trame boisée

Les grands massifs boisés constituent les « poumons verts » de l'arrière-pays niçois. Ils sont constitués de pins d'Alep et de chênes verts et blancs. Dans la basse vallée du var, ces massifs sont striés par de nombreux vallons qui favorisent la ripisylve (aulnes, peupliers, cannes de Provence).

Le massif des Baous s'étend sur la partie ouest de la commune de Carros. Ce relief et ses coteaux occupent la majeure partie du territoire communal.

Plus à l'est, sur la commune de Castagniers, on distingue le massif du Mont Cima, qui appartient à l'entité des Préalpes niçoises.

Ces deux massifs sont séparés par la basse vallée du Var devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve. La route métropolitaine 6202 qui s'étend sur la rive gauche du fleuve réduit les possibilités d'échanges pour la faune terrestre.

Si les espèces forestières terrestres rencontrent des limites à leur déplacement, les espèces volantes ont la possibilité de se déplacer entre ces coeurs de nature.

Sur la partie Est de la commune de Carros, le long du fleuve, une vaste zone industrielle de niveau départemental représente également un élément fragmentant qui isole le massif des Baous et ses coteaux du corridor aquatique.

En analysant au-delà des limites administratives, on note la continuité que constitue le vaste espace boisé du massif des Baous avec les reliefs des Préalpes niçoises, de part et d'autre de la basse vallée du Var. Ces massifs

sont des espaces naturels d'intérêt écologique ou paysager, couverts par des périmètres de protection et/ou des inventaires écologiques. Ils représentent des « réservoirs de biodiversité ».

La trame ouverte et semi-ouverte

Sur la commune de Carros, les milieux ouverts et semi-ouverts font apparaître différentes trames paysagères.

Sur le relief des Baous, à l'ouest du territoire, le paysage de lande se caractérise par une végétation basse et constitue la trame semi-ouverte.

La trame ouverte se caractérise par des espaces cultivés ou en friches. Le paysage agreste traditionnel se retrouve sur les coteaux (oléiculture traditionnelle), en périphérie du noyau villageois.

La trame humide

Cette trame verte est complétée par une trame bleue. Le fleuve Var et ses affluents en sont les composants sur le territoire de Carros.

Le Var forme le principal corridor aquatique. Les cours d'eau temporaires qui strient les massifs boisés au travers de nombreux vallons composent également la trame bleue du territoire. De par les milieux traversés et la présence d'une ripisylve le long des cours d'eau, ces axes bleus représentent aussi des corridors pour la faune et la flore.

Des éléments fragmentant : routes départementales, urbanisation...

L'urbanisation et les infrastructures routières représentent des éléments de rupture dans les continuités écologiques observées dans la basse vallée du Var.

Le développement urbain de la commune de Carros s'est opéré principalement dans la plaine et sur les coteaux:

- La zone d'activité départementale Carros-Le Broc qui s'étend le long du fleuve en rive droite représente un vaste espace artificialisé et constitue la principale zone de rupture pour les espèces terrestres entre le fleuve et le massif des Baous.
- Carros-ville est un quartier nouveau constitué d'un tissu urbain contraint par la présence de deux vallons. Il a notamment été réalisé par un comblement partiel du vallon de la Ginestière. Cette situation, au cœur d'anciennes continuités écologiques et en limite d'espaces naturels structurants, fait apparaître ce quartier comme nouvel élément de rupture entre le fleuve et les espaces naturels du sud de la commune.

Le secteur du Plan, anciennement voué à la culture maraîchère et florale, connaît aujourd'hui un important mitage et une forte pression foncière. Cet espace en développement, qui représente l'extension d'un tissu urbain discontinu, contribue progressivement à un fractionnement des milieux et à une banalisation du paysage. De part ce phénomène d'artificialisation des sols, cet espace pourrait devenir, à terme, un nouvel élément de rupture.

Sur la rive gauche du Var, la RM 6202 apparaît comme la principale rupture pour les espèces terrestres entre les massifs à l'est et le fleuve.

Trame verte

Réservoirs de biodiversité

- Espaces naturels d'intérêt écologique et paysager (sites Natura 2000 et ZNIEFF)

Zones d'extension

- Espaces paysagers sensibles (DTA)
- Boisements
- Ripisylve / alignement d'arbres
- Paysage de lande
- Paysage agreste traditionnel
- Trame agricole

Trame bleue

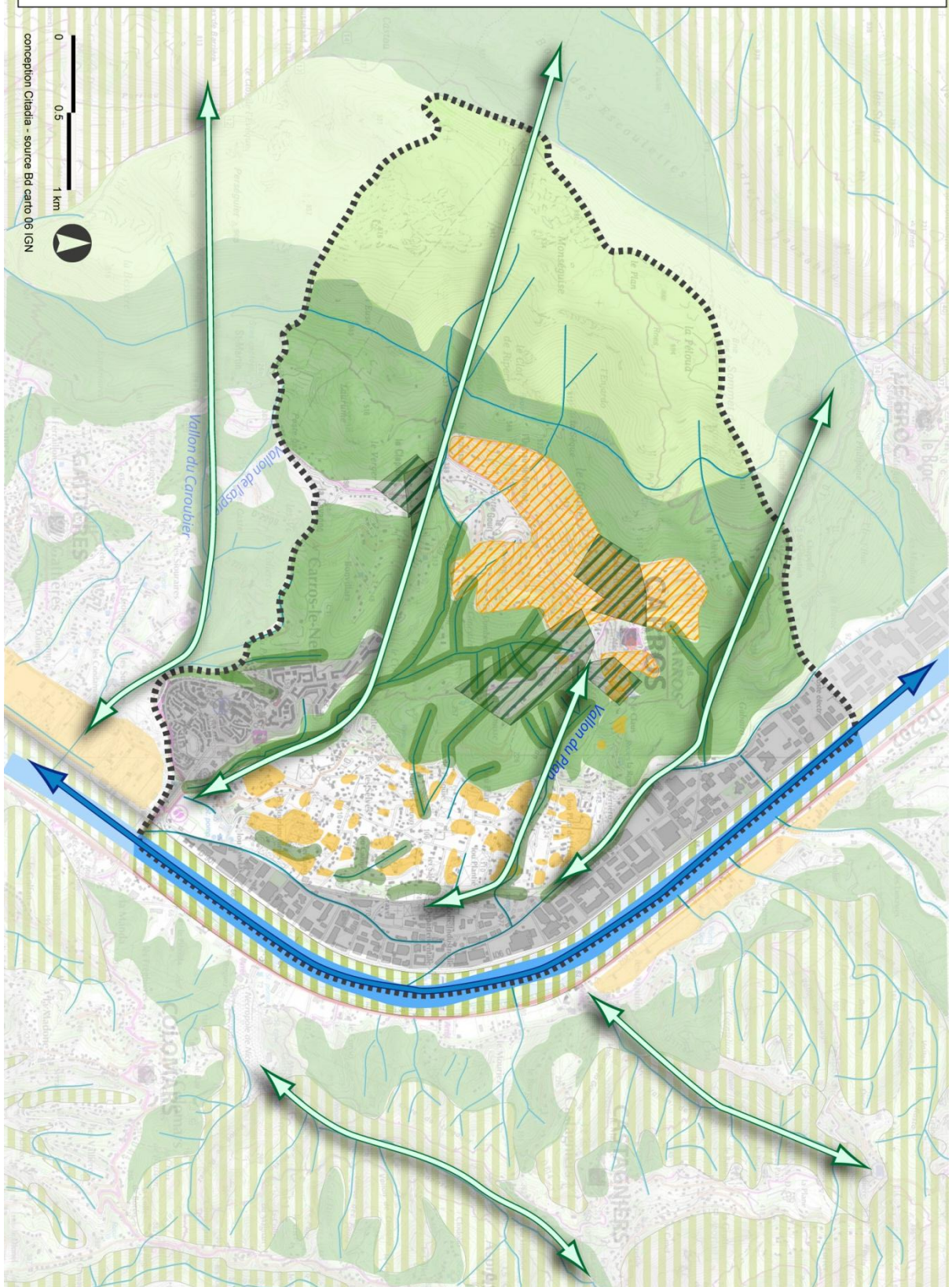
- Fleuve Var
- Cours d'eau

Ruptures et continuités écologiques

- Principaux éléments de rupture

Corridors écologiques

- Grand corridor aquatique
- Grands corridors pour la faune et la flore



II.5. Le patrimoine

II.5.1. Le patrimoine historique

On retrouve des traces d'occupation de l'homme à l'époque préhistorique. On peut noter par exemple le camp protohistorique de Laurume, camp refuge pour une petite communauté. Cet habitat ligure pré-romain fut construit au cours des derniers siècles de l'âge de fer, entre le VI^{ème} et le II^{ème} siècle avant JC.

L'époque médiévale a laissé de nombreux témoignages. Parmi ces témoignages, on peut noter le château de Carros : mentionné en 1156 sous le nom de « Castrum de Carrosio ».

L'époque contemporaine a apporté aussi un certain nombre d'édifices remarquables parmi lesquels la villa Barbary à Carros : de style 1900, construite à la fin du XIX^{ème}.

Elle porte le nom du docteur Ferdinand Barbary ancien maire de Carros (1921-1944). Elle comprend également un grand parc où sont aujourd'hui exposées des œuvres contemporaines ainsi qu'un amphithéâtre qui accueille de nombreux spectacles.

II.5.2. Le patrimoine traditionnel

Les édifices du patrimoine traditionnel sont nombreux et témoignent souvent du passé agricole de la commune.

On peut noter l'ancien moulin à vent à Carros : construit au milieu du XIX^{ème} siècle par Pierre Briquet dont il porte le nom. Son but était d'éviter aux habitants de descendre dans les communes avoisinantes pour moudre leurs grains. Dès la fin du XIX^{ème} siècle il n'a plus d'ailes et sert d'entrepôt.

Le patrimoine religieux

On peut voir entre autres :

- le Prieuré a été édifié à la fin du XV^{ème} siècle pour y loger le prêtre desservant l'église Notre-Dame de Colla. Il abrite aujourd'hui l'école du village.
- la chapelle des Pénitents Blancs au village : bâtiment construit au XVIII^{ème} siècle, elle servait de lieu de culte pour les pénitents. Abandonnée après la révolution par la confrérie, elle sera rachetée par un particulier.
- les quatre oratoires furent construits pour participer au repos méditatif des pèlerins.

Les édifices et ensembles remarquables du patrimoine

- Banc (remploi pierres paléochrétiennes)
- Carrière de calcaire, route Jean Natale
- Clocher-Tour de l'église Notre-Dame-de-la-Cola, détruite (XI – XIIe)
- Église Saint-Claude (XII – XIXe)
- Chapelle des Selves (XVIe)
- Four à chaux, route Jean Natale La Clapière
- Four à pain, Mairie annexe de Carros-le-Vieux (XVIII – XIXe)
- Four à pain, rue de la Fount
- Croix, route de l'Ubac (1805)
- Bornes de la mine de houille de la platrière, route Jean Natale (XIXe)
- Verrerie des Filagnes, route Jean Natale (XXe)
- Bassin de maraîchages et d'horticulture
- Piscine Tournesol, label patrimoine du XXe siècle, quartier Lou Plan (XXe)
- Ville nouvelle de Carros-le-Neuf
- Usine Griesser, ZI de Carros

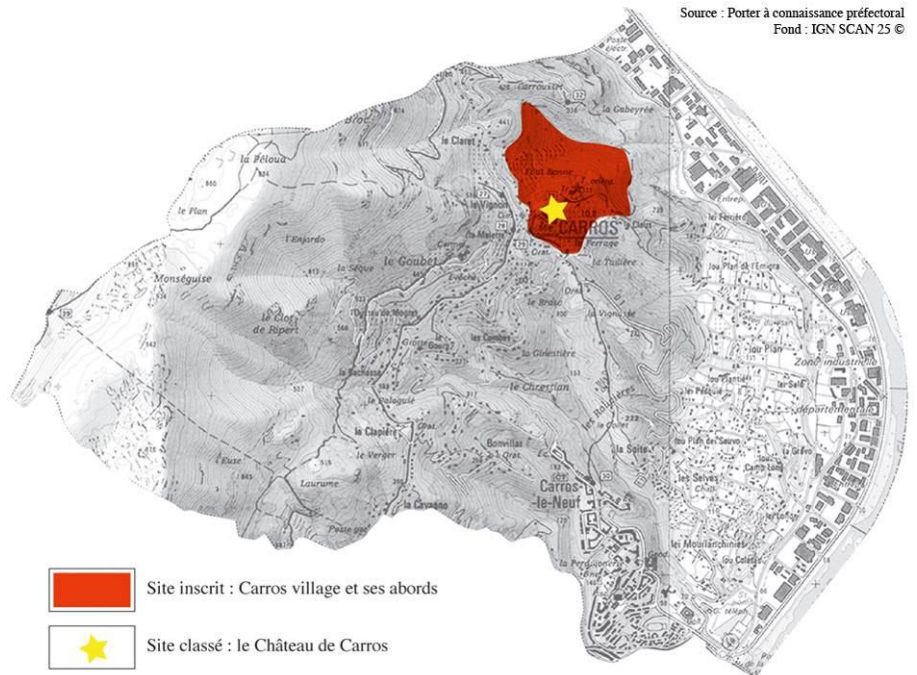
II.5.3. Les protections au titre de site classé et inscrit

Le territoire communal comporte un site remarquable inscrit et un site classé.

Il s'agit :

La législation sur les sites classés et inscrits dépend du code de l'environnement :

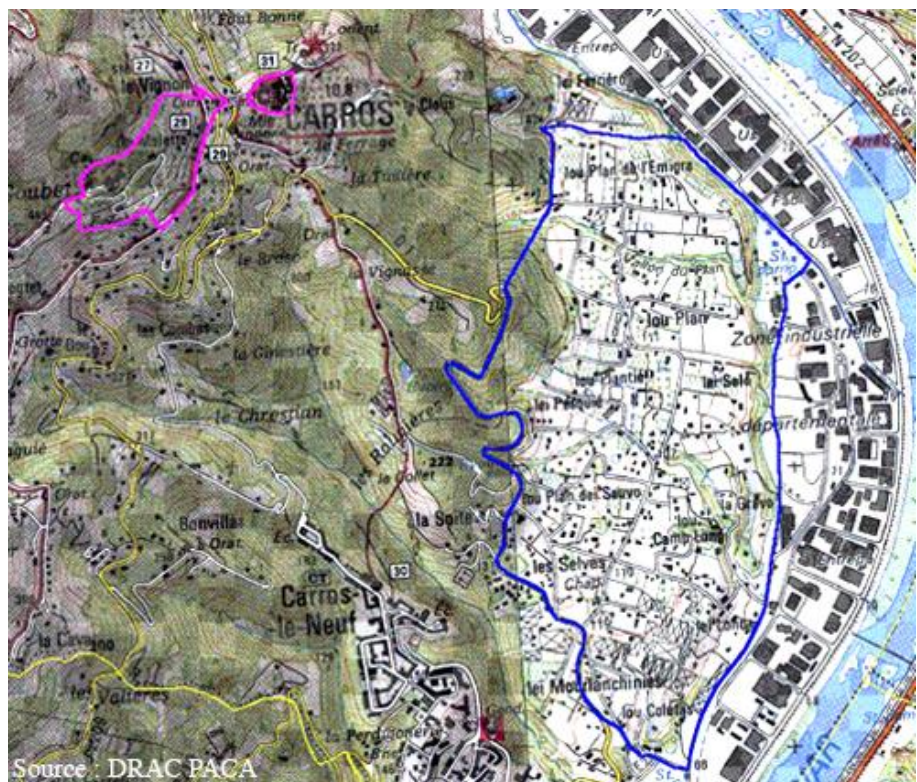
- le château de Carros est classé parmi les sites et monuments naturels de caractères artistiques par arrêté du 3 août 1925.
- l'ensemble formé par le village et ses abords est inscrit à l'inventaire des sites pittoresques des Alpes-Maritimes par arrêté du 6 février 1967
- tous travaux effectués dans ces sites sont soumis selon leur nature soit à un accord préfectoral après avis de l'architecte des bâtiments de France, soit à un accord ministériel après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites



II.5.4. Archéologie préventive

Le principe des zones archéologiques est inscrit dans l'ordonnance n° 2004-178 du 20 février 2004 relative à la partie législative du code du patrimoine, livre V, chapitre 2, article L. 522-5.

La zone archéologique permet à l'Etat (ministère de la culture et de la communication) de prendre en compte par une étude scientifique ou une conservation éventuelle " les éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement ". En



conséquence, l'Etat pourra dans les délais fixés par la loi formuler, sous forme d'un arrêté, une prescription de conservation, de diagnostic archéologique ou de fouille. Cette décision sera prise en veillant "à la conciliation des exigences respectives de la recherche scientifique, de la conservation du patrimoine et du développement économique et social".

La définition des zones archéologiques repose sur une compilation des données de la carte archéologique (SIG PATRIARCHE). Celle-ci est établie à partir d'une approche diachronique (de la préhistoire ancienne à l'époque moderne) et avec la collaboration des acteurs de la recherche régionale (CNRS, universités, services de collectivités, associations de bénévoles). Les informations réunies issues de prospections ou de fouilles sont cartographiées à l'échelle de la carte IGN au 1/25 000 ou du cadastre. Les zones archéologiques tiennent compte des orientations de la programmation nationale arrêtée par le Conseil national de la recherche archéologique, de l'état actuel des connaissances, de la programmation régionale et sont "déterminées par arrêté du Préfet de Région après avis de la Commission interrégionale de la recherche archéologique". De ce point de vue, les zones archéologiques peuvent intégrer des secteurs du territoire considéré comme à fort potentiel archéologique même si pour l'heure aucun vestige n'est avéré.

Enfin, la définition des limites des zones archéologiques peut par cohérence se caler sur d'autres procédures qui concourent également à la protection du patrimoine et des sites (ZPPAUP, secteurs sauvegardés, sites classés ou inscrits au titre des monuments historiques...).

Les différentes couleurs utilisées pour les contours de zone font référence à des saisines différentes selon la nature ou l'ampleur des travaux d'aménagement :

- en rose : saisine sur tous les Permis de Construire (PC), Permis de Démolir (PD) et autorisation d'Installation et Travaux Divers (ITD)
- en bleu : saisine sur les PC, PD, ITD et travaux d'affouillement qui affectent une surface supérieure à un certain seuil.

II.6. Analyse urbaine

Les secteurs urbanisés de la commune sont composés:

- du village,
- de la ville nouvelle de Carros,
- de l'urbanisation collinaire,
- de l'urbanisation pavillonnaire des Plans,
- de la zone d'activités en bordure du Var.

II.6.1. Le village

Le village perché sur son piton depuis le XI^{ème} siècle, domine la vallée du Var. Ses abords présentent plusieurs facettes :

- au nord, le flanc enherbé supporte une première terrasse servant de parc de stationnement, qui est un belvédère remarquable,
- au sud, la propriété Barbary acquise par la commune de Carros en 1995 comporte, outre la villa elle-même, un parc de grande qualité.



Source : Cabinet Patrick Nalbert

D'une manière générale, le socle du village est boisé et représente un écrin végétal remarquable.

Carros Village joue un rôle important sur le plan culturel de la commune. Mais, son rayonnement a franchi les limites de l'espace communal. Deux équipements participent à ce rayonnement :

- la villa Barbary et son grand parc dans lequel sont exposées des œuvres contemporaines ainsi que son amphithéâtre qui accueille de nombreux spectacles pendant la saison estivale,
- le Centre National d'Art Contemporain (C.I.A.C), établi dans le site historique du château médiéval. Il est devenu un lieu de création, d'information et de diffusion de l'art contemporain. Depuis son inauguration en 1998, il propose régulièrement des expositions de grande qualité. Il développe aussi une action internationale par une politique d'échanges notamment avec l'Allemagne et la Corée du Sud.

Malgré son statut de «centre historique », le village de Carros n'accueille aujourd'hui qu'un nombre restreint de personnes : moins de 200 habitants. La politique de réhabilitation dont il a fait l'objet et son statut de centre culturel ont eu des répercussions très fortes sur le prix du foncier. Aujourd'hui le village accueille principalement des actifs à revenus élevés (cadres et professions intermédiaires).

Concernant son parc de logements, globalement en bon état, les résidences secondaires représentent environ 1 logement sur 4. On remarque aussi un fort taux de vacance qu'il conviendra de résorber.



Le village ne peut pas être considéré comme un véritable centre de vie.

La commune souhaite renforcer sa fonction d'habitat. Elle a, par exemple, créé un groupe scolaire en dessous de la villa Barbary et elle a facilité l'installation d'un bar-restaurant dans un local communal et la création d'un commerce de proximité.

II.6.2. Carros Ville

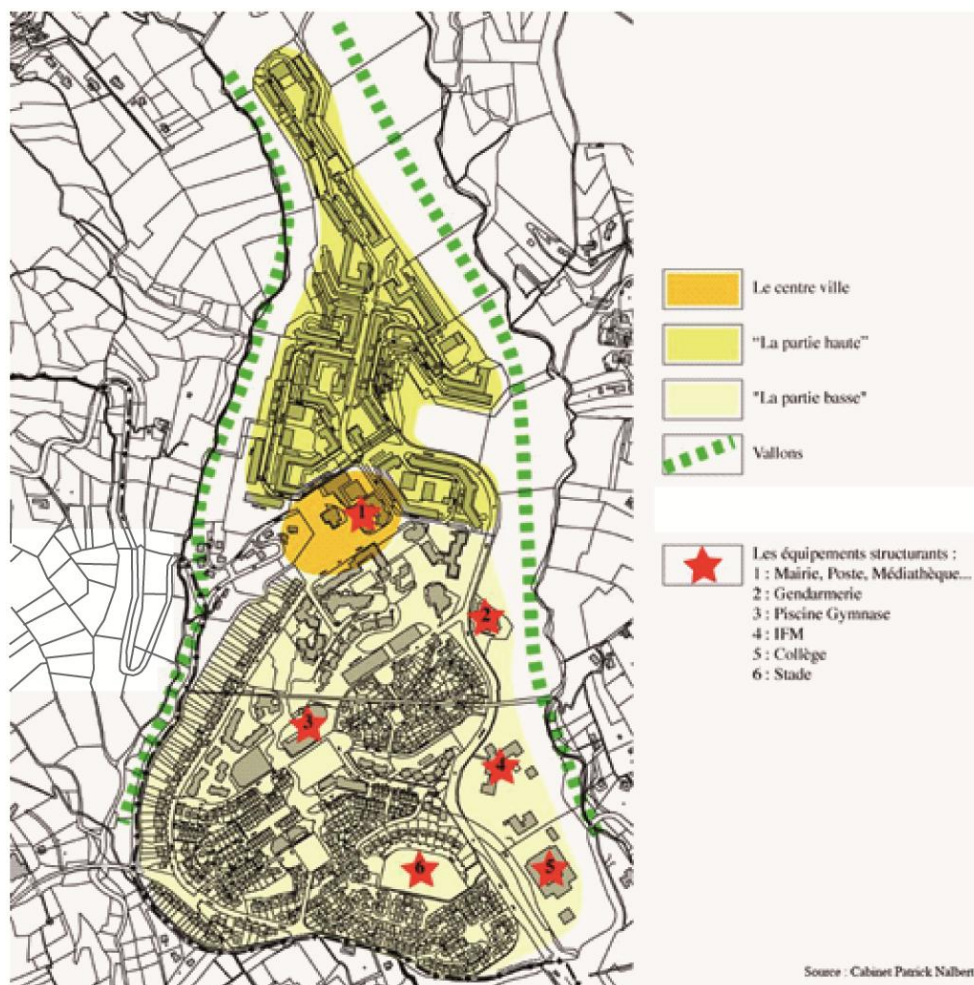
Cette ville nouvelle construite à partir de 1970, a été prévue en complémentarité avec le développement de la zone industrielle départementale de Carros - Le Broc.

Elle se compose de trois parties :

- la partie haute, réalisée en premier est constituée de grands immeubles articulés de part et d'autre par une avenue centrale suivant la ligne de pente. L'architecture s'apparente à celle de « grands immeubles » des années 1960,
- le centre, avec la place principale comprend les équipements publics comme l'Hôtel de Ville et les commerces,
- la partie sud accueille un mélange d'habitat collectif et d'habitat individuel ainsi que des équipements publics. L'architecture relève des années 70. Les espaces publics sont peu nombreux et pour l'essentiel relèvent de délaissés de voirie.



L'analyse détaillée de la ville montre un certain dysfonctionnement de ces espaces. L'une des raisons principales est l'absence d'une centralité forte, due à l'étranglement de la forme urbaine en son milieu. L'épaisseur du tissu urbain est contraint par la présence de deux vallons qui séparent la ville « haute » de la ville « basse ».



Le comblement partiel du vallon de la Ginestière a récemment « rejoint » le cœur de la cité en accueillant des équipements publics importants comme la médiathèque, une salle de spectacles, des services publics (maison de l'emploi, antenne de justice), un parc de stationnement. Cette opération a été confortée par la réalisation d'une moyenne surface commerciale. Ces diverses opérations ont fortement modifié l'aspect du secteur qui commence à jouer un rôle de cœur de ville.

Depuis une dizaine d'années, les actions menées ont radicalement changé l'image de la ville nouvelle. La requalification paysagère des voies les plus structurantes et de certains espaces extérieurs y ont contribué au même titre que la réhabilitation de nombreuses propriétés ainsi que l'action sociale.

II.6.3. L'urbanisation collinaire



Les coteaux ont connu depuis les années 1960 un fort développement de l'urbanisation et ce, de façon progressive, allant du sud vers le nord, c'est à dire au moins au début, en fonction de la distance avec l'agglomération littorale.

Cette urbanisation s'est développée sur des espaces naturels et des espaces voués à la culture et l'activité oléicole. Elle a généré une forte consommation d'espaces et a contribué à une altération du paysage.

Aujourd'hui, elle représente près de 45 % des surfaces à vocation d'habitat, soit une surface voisine de 200 hectares. Sur 200 hectares, il convient de retenir que 29,5 hectares relèvent d'une zone d'habitat diffus avec une superficie minimum exigible pour construire, de 2 500 m².

Le reste dispose d'une surface minimale variant de 1 000 à 1 500 m².

Ainsi, on peut considérer que l'urbanisation collinaire privilégiée avec une superficie minimale a contribué à un étalement urbain important.

Les caractéristiques de l'urbanisation

On peut considérer qu'elle relève de trois types :

→ **L'habitat pavillonnaire**

Celui-ci est largement dominant le long des voies les plus structurantes et notamment le long des routes départementales et elle s'est développée au gré des opportunités foncières.

Ensuite, on a assisté à un étalement urbain sur de nombreux quartiers, parfois avec des dessertes aléatoires sur les espaces naturels et agricoles. Son impact est important dans le paysage.

On a assisté avec les efforts d'équipements engagés par la municipalité notamment en matière de voirie et d'assainissement, à une diminution progressive de la superficie minimum constructible.

→ **L'habitat diffus**

Au fur et à mesure de l'évolution des divers documents d'urbanisme, celui-ci a régressé en superficie.

La surface moyenne pour être constructible est au minimum de 2 500 m². Souvent ces secteurs d'habitat bénéficient d'une desserte juste suffisante.

→ **Les équipements**

• La voirie :

Elle est globalement suffisante lorsqu'il s'agit des voies départementales.

Lorsqu'elle est située en corniche (chemin Jean Natale à Carros par exemple) elle est satisfaisante.

En revanche, lorsqu'il s'agit de gravir de fortes pentes, celle-ci est le plus souvent de caractéristiques médiocres. Des aménagements doivent être faits. Toutefois, il conviendra de prendre en compte l'impact

paysager des élargissements dans le cadre de travaux. Souvent des mises en sens unique nécessitant des bouclages de voie seraient plus pertinentes (quartier du Goubet par exemple).

- Les réseaux :

Au niveau du réseau d'eau potable, il est globalement suffisant.

Concernant le réseau d'assainissement les efforts engagés par la commune permettent de desservir une majeure partie de ce secteur d'habitat.

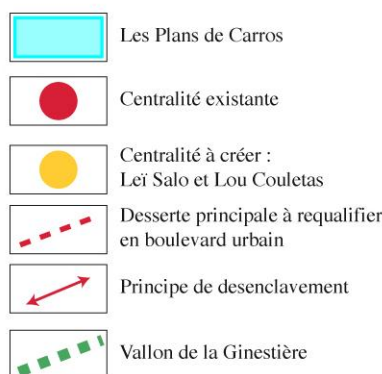
II.6.4. Le quartier des Plans



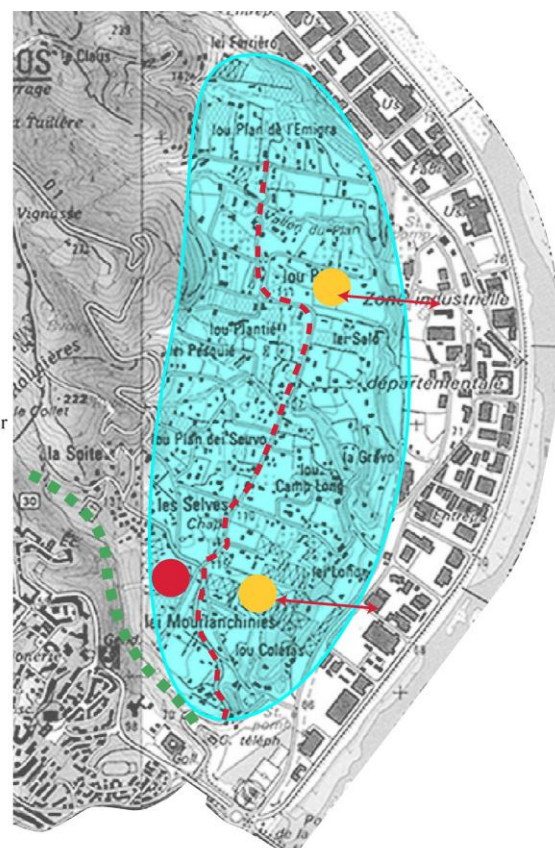
Le quartier des Plans concerne une surface de 175 ha environ, dominant la zone industrielle et séparé de la ville nouvelle par un profond vallon. Sa topographie plate, son exposition, sa desserte ont contribué à un changement de vocation depuis une trentaine d'années.

Cet espace agricole est devenu un espace urbain à vocation d'habitat individuel sur des surfaces variant de 1 200 m²

lorsque le terrain est desservi par le réseau d'assainissement et 1 500 m² en son absence. L'urbanisation s'opère de plus en plus sous forme de lotissements au gré des opportunités foncières sans véritable cohérence urbaine.



Source : Cabinet Patrick Nalbert
Fond : IGN SCAN 25 ©



Ce secteur est desservi par une voie centrale dont il faudra à terme affirmer un statut de boulevard urbain. En revanche, la voirie secondaire installée sur une trame viaire agricole est parfois insuffisante. Cet espace est aujourd'hui quasiment enclavé puisque son accès principal s'effectue par la RM 1 au niveau du carrefour des Selves.

Des projets sont prévus afin de rompre avec son isolement par la réalisation :

- d'une voie au sud du carrefour des Selves vers la zone d'activités,
- d'une voie en position centrale vers la zone industrielle et l'échangeur de la RM 6202bis,

Le réseau d'eau potable est suffisant et le réseau d'assainissement dessert l'ensemble du quartier hormis la partie nord (Plan de l'Émigra) où son extension est prévue à court terme.

Dans le cadre de la révision du POS, la commune a mené des actions pour éviter la multiplication des opérations d'habitat individuel et plus particulièrement dans sa partie sud. Ainsi un point de centralité a été créé au carrefour des Selves ainsi qu'à l'est de ce carrefour, sur un espace de 6,2 hectares pour favoriser l'implantation de logements pour actifs et d'équipements structurants contribuant à la diversité urbaine le long de la future voie de liaison.

Toutefois à l'analyse, ces actions peuvent être jugées insuffisantes. Pour y pallier, il est envisagé le long de la voie future au centre (secteur de Lei Salo / Plantié) de créer un pôle de centralité tourné également vers la zone d'activités comprenant commerces, services et logements pour actifs. Un deuxième pôle de centralité verra bientôt jour au quartier Lou Couletas.

Ce quartier compte aujourd'hui 2000 habitants environ. En raison de sa position stratégique au cœur du territoire, de la qualité de la desserte future, des disponibilités foncières encore importantes (une trentaine d'hectares), ce secteur doit être considéré comme un espace à enjeux.

Ces capacités résiduelles sont loin d'être négligeables :

- 215 logements sur le pôle de centralité du Plantié
- 300 logements à l'est de la place des Selves (Lou Couletas),
- 200 logements environ dans secteur de restructuration qui peut être envisagé autour de la chapelle des Selves,
- 150 logements si l'habitat pavillonnaire est maintenu sur le reste.

II.6.5. La zone d'activité

Située en bordure du Var, elle est constituée d'une part des zones industrielles et artisanales, sur le territoire des communes du Broc et de Carros, et d'autre part de la zone commerciale sur la commune de Gattières.

Les zones industrielles et artisanales représentent une surface de 188 hectares s'étirant sur une longueur de 7 km le long du Var.

Elle constitue un bassin d'emplois à l'échelle communale mais aussi à l'échelle intercommunale.

Née dans les années soixante, cet espace nécessite aujourd'hui des actions fortes lui permettant de s'affranchir de nombreux handicaps.

L'accessibilité et les relations avec le reste du territoire

Elle s'effectue depuis le rond-point de la Manda ou par la trémie passant depuis le rond-point des Barraques ou depuis le Bec de l'Estéron par la RM 6202 bis.

Des relations doivent être mises en place avec le quartier des Plans ce qui permettra de trouver une complémentarité des services offerts (voir pôle de centralité aux Plans ci-avant).

Une voie nouvelle, évitant le rond-point de la Manda a été réalisée sous le collège afin de relier les zones d'activités à Carros Ville.

La saturation de l'espace

Aujourd'hui son espace est quasiment saturé. Des actions peuvent être retenues, tel que la densification de la zone artisanale en harmonisant la règle de hauteur. En effet, les dispositions du P.O.S de Carros permettent une hauteur des bâtiments de 18 mètres pour la zone industrielle et de 12 mètres seulement en zone artisanale.

Une hauteur unique à 18 mètres n'est pas de nature à porter atteinte aux sites et paysages, elle permettrait même d'assurer un renouvellement urbain.

Il convient également d'offrir des espaces nouveaux aux activités en continuité. Ainsi, la création à son contact d'une zone de 5 hectares environ au sud du quartier des Plans prise en compte dans la révision du P.O.S de Carros y contribue. Elle peut même se développer plus au sud.

La requalification paysagère

Cette zone nécessite une requalification paysagère dans son ensemble. Ce traitement des espaces extérieurs notamment en bordure de voie est mal assuré. Il n'existe pas d'espaces publics conséquents.

Un effort architectural doit être également engagé.

La desserte interne

Aujourd'hui la RM 901 l'assure. Cette voie dangereuse sera requalifiée et sécurisée. La voie parallèle en pied de coteau doit offrir une continuité afin de soulager la RM 901.

Une amélioration de la signalétique est nécessaire.

Transports en commun

Une ligne de transports en commun doit être mise en place, conformément aux orientations de la DTA, afin d'offrir une alternative au tout automobile mais également à terme de diminuer les places de stationnement (une place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher) qui constituent une contrainte forte au niveau de l'occupation des lots et à l'aspect paysager (importance du minéral).

II.6.6. Les capacités urbanisables

Les capacités urbanisables ont été évaluées par rapport à l'analyse des capacités urbanisables du P.O.S approuvé et des premières orientations d'aménagement retenues. Elles concernent le logement ainsi que les activités.

Capacités dégagées par le POS approuvé

- En nombre de logements

Village : Saturé

Carros ville : 220 logements (Perdigonnerie)

Urbanisation dense : 240 logements (dans le PAE du Plantié)
420 logements (Lou Couletas)

Habitat pavillonnaire : 390 logements

Habitat diffus : 25 logements

Total : 1 295 logements

- Activités et emplois

Zone à vocation d'activité : **20 hectares**

Nombre d'emplois (sur la base de 40 emplois à l'hectare) : **800 emplois**

Les capacités résiduelles ainsi que les projets identifiés font apparaître que :

- en matière de logements une capacité résiduelle de 1 295 logements soit une capacité d'accueil de près de 3 110 habitants (avec comme base 20 % de desserrement),
- en matière d'activité une capacité de 20 hectares soit une capacité de création de 800 emplois.

L'ESSENTIEL

Faiblesses :

- Le village n'a pas une fonction de centre de vie.
- Un étalement urbain néfaste pour les coteaux. Nécessité de restructurer cet espace.
- Un cloisonnement de l'espace entre les différents espaces urbanisés.
- Les Plans de Carros : renforcer la desserte viaire du réseau. Cet espace est enclavé.

Atouts :

- Carros ville dispose aujourd'hui d'une image attractive.
- Des potentialités de développement non négligeables aux Plans de Carros, un espace à forts enjeux.

II.7. La prévention des pollutions, nuisances et risques

II.7.1. La qualité de l'air

Une bonne qualité de l'air

Source : Atmo PACA, Bilan 2009 et inventaire des émissions 2004

Dans la Région Provence Alpes Côte d'Azur, en 2009, la qualité de l'air a été contrastée : amélioration pour les particules, stabilisation pour les oxydes d'azote, mais aussi retour de l'ozone avec un ensoleillement important.

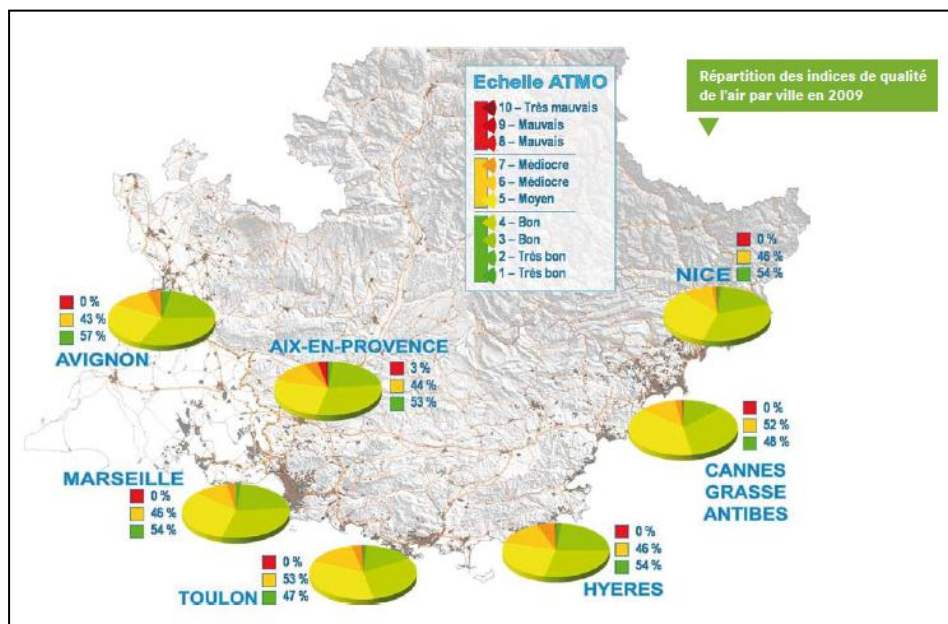
Les Alpes-Maritimes présentent deux territoires contrastés :

- la frange côtière de quelques kilomètres de large avec une zone urbaine compacte sur laquelle se concentrent une forte densité d'axes routiers et autoroutiers, quelques activités industrielles, ainsi que la majeure partie de la population,
- l'arrière-pays majoritairement constitué d'espaces naturels, dont le Parc National du Mercantour.

Treize stations de surveillance de la qualité de l'air sont implantées sur le territoire des Alpes-Maritimes. La station la plus proche de la commune de Carros est située à Nice.

L'indice journalier de la qualité de l'air, Indice Atmo, permet d'apprécier globalement la qualité de l'air d'une agglomération.

Le secteur de Nice compte, en 2009, 54% d'indices Très bon à Bon (vert), 46% Moyen à Médiocre (jaune) et 0% Mauvais à Très mauvais (rouge). Les jours d'indices bons sont plus nombreux que dans l'agglomération Cannes/Grasse/Antibes. Globalement, la qualité de l'air sur le secteur de Nice est bonne.



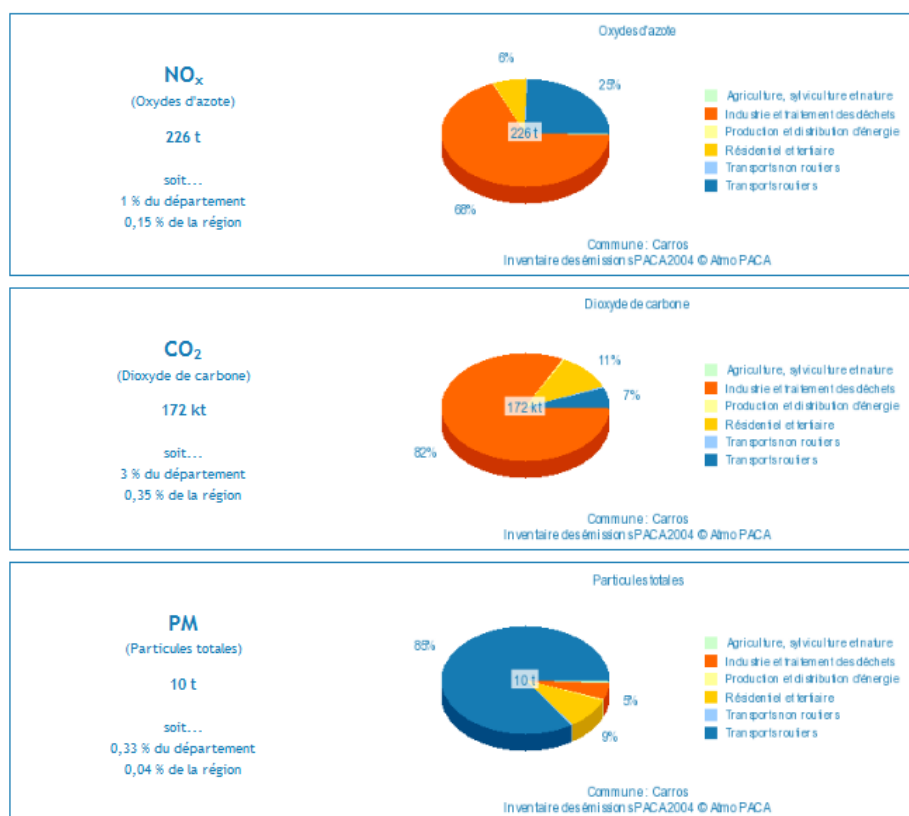
Source : Atmo PACA, Bilan 2009

La pollution de l'air

Les sources de pollution

L'inventaire des émissions PACA en 2004 (Emiprox) a permis la mise à jour de la base de données permettant de visualiser la répartition des sources d'émissions des différents polluants.

Sur la commune de Carros, les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de dioxyde de carbone (CO2) sont essentiellement liées à l'industrie et au traitement des déchets. Les particules totales (PM) sont quant à elle liées principalement aux transports routiers.



Source : AtmoPACA, inventaire des émissions PACA 2004

Les émissions

→ L'ozone

En 2009, les Alpes-Maritimes connaissent une hausse de la pollution photochimique. Le département a été marqué par deux périodes de pollution survenues fin juillet (du 30 juillet au 1er août) et mi-août (du 17 au 22 août). La région, comptabilise 30 jours d'épisodes de pollution à l'ozone (dépassement du seuil 180 µg/m³/h) dont 6 pour le département.

Plusieurs pics de pollution à l'ozone (dépassements du seuil de recommandation et d'information de 180 µg/m³/h) ont été enregistrés.

Synthèse des mesures d'ozone en 2009 dans les Alpes-Maritimes

Station	Type	Moyenne annuelle en µg/m³	Maximum en µg/m³			Nb jours avec max. horaire >			Nb jours avec moy. sur 8h >		AOT40 (mai-juillet) en µg/m
			Jour- nalier	Sur 8h	Sur 1h	180	200	240	110	120	
Antibes Jean-Moulin	Urbain	44	112	154	168	0	0	0	63	18	20 380
Cannes Broussailles	Urbain	57	115	152	174	0	0	0	52	23	16 295
Grasse Clavecin	Périurbain	71	131	162	169	0	0	0	63	26	18 856
Adréchas	Rural	92	162	187	197	4	0	0	109	76	28 786
Cians	Rural	81	142	162	170	0	0	0	85	37	22 869
Nice Aéroport*	Observation	58	124	124	183	2	0	0	88	56	32 425
Nice Ouest Botanique	Urbain	70	134	176	193	1	0	0	96	56	21 310
Cagnes-sur-Mer	Urbain	53	109	155	182	1	0	0	80	35	22 530
Contes	Industriel	37	99	159	172	0	0	0	90	50	27 161
Seuil d'information et de recommandation					180						
Seuils d'alerte	Seuil d'alerte européen				240						
	Seuils d'alerte pour la mise en œuvre progressive des mesures d'urgence				240**						
					300**						
Valeurs cibles (à partir de 2010)										25	18 000**
Objectifs de qualité				120							6 000**

* Valeurs indicatives, le taux de fonctionnement (70,3%) ne respectant pas le critère de 75% de données valides

** Sur 3 heures consécutives - *** Pour la protection de la végétation

→ Le dioxyde d'azote

Deux sites (Nice Pellois et Antibes Jean Moulin) ne respectent pas la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine de 42 µg/m³ en 2009. A fortiori la valeur limite de 40 µg/m³ pour 2010 est dépassée sur ces deux stations ainsi que sur le site d'Antibes Guynemer. Le site de Cagnes-sur-Mer respecte ces deux valeurs limites.

Synthèse des mesures de dioxyde d'azote en 2009 sur les Alpes-Maritimes

Station	Type	Moyenne annuelle en µg/m³	Moyenne horaire au percentile :		Maximum en µg/m³		Nb de moyennes horaires >		Moyenne annuelle en µg/m³ (NOx)
			98	99,8	Journalier	Sur 1H	200	210	
Antibes Guynemer	Trafic	41	90	118	119	180	0	0	65
Antibes Jean Moulin	Urbain	46	131	187	163	258	8	6	84
Cannes Broussailles	Urbain	29	100	138	115	194	0	0	41
Grasse Clavecin	Périurbain	28	77	117	88	174	0	0	32
Nice Aéroport*	Observation	20	81	110	45	144	0	0	30
Nice Pellois	Trafic	64	140	167	171	192	0	0	146
Cagnes-sur-Mer	Urbain	26	72	93	73	113	0	0	35
Contes	Industriel	23	58	80	59	112	0	0	41
Seuil d'information et de recommandation						200			
Seuils d'alerte	Sur persistance**					200**			
	Sans persistance					400			
	Seuil d'alerte européen					400 (3h consécutives)			
Valeurs limites	Pour 2009	42	200	210				18	
	Pour 2010	40		200			18		
	En NOx***								30***
Objectif de qualité		40							

* Valeurs indicatives, le taux de fonctionnement (70,3%) ne respectant pas le critère de 75% de données valides - ** Si la procédure d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain - *** Protection de la végétation

→ **Les particules en suspension**

Les particules en suspension sont issues de la combustion (transports, brûlage) mais leur concentration dans l'air ambiant est aussi liée à des mécanismes physiques comme la remise en suspension (par vent fort ou du fait d'un trafic dense), ou à leur accumulation lors de conditions météorologiques stables.

Synthèse des mesures des particules en suspension en 2009 sur les Alpes-Maritimes

Station PM 10	Type	Moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Percentile 90 des moyennes journalières	Maximum en $\mu\text{g}/\text{m}^3$		Nb de moyennes journalières >			
				Journalier	Horaire	50	80	100	125
Antibes Jean Moulin	Urbain	31	44	79	191	16	0	0	0
Cannes Broussailles	Urbain	31	44	92	310	18	1	0	0
Nice Aéroport*	Observation	31	44	65	168	15	0	0	0
Cagnes-sur-Mer	Urbain	28	39	74	199	6	0	0	0
Contes	Industriel	38	55	88	307	53	1	0	0
Peillon	Industriel	32	46	80	227	24	1	0	0
Valeurs limites		40	50			35			
Objectif de qualité		30							
Station PM2,5									
Cannes Broussailles**	Urbain	21	31	58	116	1	0	0	0
Peillon	Industriel	17	29	49	153	0	0	0	0
Valeurs limites européennes	Pour 2009	29							
	Pour 2015	25							
Valeur cible européenne (à partir de 2010)		25							

* Valeurs indicatives, le taux de fonctionnement (71,9%) ne respectant pas le critère de 75% de données valides

** Mesure démarrée le 14/02/2009, représentation annuelle de 74%

Toutes les stations du département respectent la valeur limite annuelle de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM10. En revanche seul le site de Cagnes-sur-Mer respecte l'objectif de qualité de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

→ **Le dioxyde de soufre**

Ce polluant, un des indicateurs de la pollution industrielle, présente des teneurs très faibles et inférieures à la limite de quantification des analyseurs ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Toutes les valeurs réglementaires ont été respectées sur l'ensemble des stations des Alpes-Maritimes.

→ **Les composés organiques volatils**

Le benzène, le toluène, l'éthylbenzène et les différentes formes du xylène sont reconnus comme précurseurs de la pollution photochimique. Le benzène, classé cancérigène par le CIRC1, est le seul réglementé. Pour ce polluant, toutes les stations affichent des concentrations inférieures à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine ($6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2009 et $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2010).

Une qualité de l'air contrôlée

Conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, la Région PACA s'est dotée d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air, dont l'objectif principal est l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les pollutions atmosphériques. Le PRQA a été approuvé par le Préfet de Région le 10 mai 2000.

La principale orientation du PRQA est le développement de la surveillance de la qualité de l'air. Il fixe des objectifs en matière de réseau de surveillance et de dispositifs de mesure des polluants. Il impose également l'information de la population et le suivi de l'état de santé par un système de veille sanitaire. Enfin, il fixe des objectifs de réduction des émissions polluantes d'origines humaines en vue d'améliorer et de préserver la qualité de l'air.

Le décret du 25 mai 2001 prévoit des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être.

Le PPA des Alpes-Maritimes a été approuvé par arrêté préfectoral le 23 mai 2007. Il prévoit des mesures locales de connaissance et de réduction des émissions polluantes de sources fixes (industrielles, urbaines) et de sources mobiles (transports), mais aussi des mesures d'urgence en cas de pollution à l'ozone.

La surveillance de la qualité de l'air dans les Alpes-Maritimes est réalisée par AtmoPACA, grâce à un réseau permanent de treize stations implantées sur le territoire. Ces stations permettent de mesurer les polluants issus des transports, de l'activité industrielle, des chauffages domestiques et la pollution photochimique.

II.7.2. La qualité des eaux et des milieux aquatiques

Des eaux sensibles aux pollutions

Les eaux souterraines

« Massifs calcaires Audiberque, St Vallier, St Cézaire, Calern, Caussols, Cheiron »

Cette masse d'eau souterraine affleurante s'étend sur les massifs ouest de la commune. En raison de l'infiltration rapide des eaux de surface, la nappe est très vulnérable aux pollutions éventuelles. Cette vulnérabilité est augmentée par la présence des poljiés où les eaux de surface s'injectent directement dans les drains karstiques, au niveau des embuts.

En 2009, d'après le SDAGE RM 2010-2015, la nappe présente un bon état chimique et quantitatif.

« Domaine plissé du bassin versant du Var et des Paillon »

Cette masse d'eau souterraine affleurante parcourt l'est du territoire. L'abondance et la qualité naturelle de la ressource en eau contenue dans la plaine du Var expliquent et motivent l'investissement important de cette vallée par les activités humaines. Mais les sources potentielles de pollution de la nappe s'accroissent avec le développement des activités industrielles, agricoles et urbaines, engendrant des besoins de plus en plus grands en réseau d'assainissement, en gestion des déchets et en eaux industrielle et potable.

En raison de l'infiltration rapide des eaux de surface, la nappe reste très vulnérable aux pollutions éventuelles.

Selon le SDAGE RM 2010-2015 cette nappe présente toutefois un bon état chimique et quantitatif en 2009.

Les eaux superficielles

En 2009, la masse d'eau superficielle « Basse Vallée du var » présentent un état écologique médiocre. L'objectif de bon état est reporté en 2015.

Une gestion locale des milieux aquatiques

L'objectif général du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var, approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 juin 2007, est de favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var en valorisant les ressources souterraines, et de développer la connaissance du fonctionnement dynamique de la vallée pour l'inscrire dans toutes les démarches de gestion de l'eau et d'aménagement du territoire.

Les orientations stratégiques du schéma sont traduites en préconisations. Ces dernières portent essentiellement sur la gestion du risque inondation, la préservation de la ressource et la qualité de l'eau. Elles sont classées en trois sous-secteurs : l'espace vallée, l'espace nappe, l'espace vital.

*** Préconisations Espace vallée :**

- faire connaître les liens entre ressource en eau et bassin versant à un large public

*** Préconisations Espace nappe :**

- afficher des objectifs de qualité,
- mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver,
- réserver des espaces pour l'usage eau potable,
- sécuriser l'alimentation en eau potable,
- lutter contre toutes les sources de pollution,
- préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe,
- garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement,
- accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource,

*** Préconisations Espace vital :**

- préserver un espace fonctionnel du lit du Var,
- "éviter de nouvelles infrastructures dans le lit du Var,
- favoriser le retour d'un transport solide,
- concevoir l'espace vital dans une approche globale et environnementale,
- organiser la gestion des crues,
- inscrire le risque inondation dans l'aménagement du territoire,
- réduire les apports polluants,
- faire comprendre le fonctionnement physique du Var aux populations de la basse vallée

*** Préconisations Espace pluvial :**

- favoriser le fonctionnement hydraulique des vallons et de leur exutoire canalisé,
- mieux connaître le fonctionnement hydraulique des canaux agricoles,
- repenser le fonctionnement hydraulique de la vallée pour l'adapter aux nouveaux enjeux, lutter contre les apports de pollutions diffuses.

La préservation de la ressource en eau

Un des objectifs du SAGE est de préserver la ressource en eau en accompagnant le développement des usages et en faisant en sorte que toutes les activités prennent en compte la préservation des ressources souterraines et superficielles. A ce titre, la basse vallée du Var abrite sept champs de captage publics pour l'alimentation en eau potable. Certains d'entre eux disposent d'un périmètre de protection immédiate réduit à un cercle de quelques mètres autour du point de prélèvement. C'est le cas du captage des PLans à Carros.

Vers une maîtrise des rejets urbains

La station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var (80 000 EH) traite les effluents des communes de Carros, Le Broc, Saint-Jeannet, Gattières, La Gaude, et Saint-Laurent-du-Var par un procédé biologique (boues activées de moyenne charge). Son débit moyen journalier est de 10 084 m³ par jour.

Les résultats d'auto-surveillance ont démontré que la station était proche de la saturation, les dysfonctionnements constatés étant principalement liés aux fluctuations de l'effluent (eaux parasites, rejets industriels...) et aux modalités de traitements.

Sa réhabilitation s'est imposée, afin de rejeter dans l'embouchure du Var, puis en mer, des effluents mieux traités en respectant les normes de rejet européennes. La station bénéficiera également d'une extension de capacité à 110 000 EH. Les travaux, d'une durée prévisionnelle de 4 ans, ont commencé en octobre 2009.

II.7.3. Les nuisances liées aux infrastructures routières

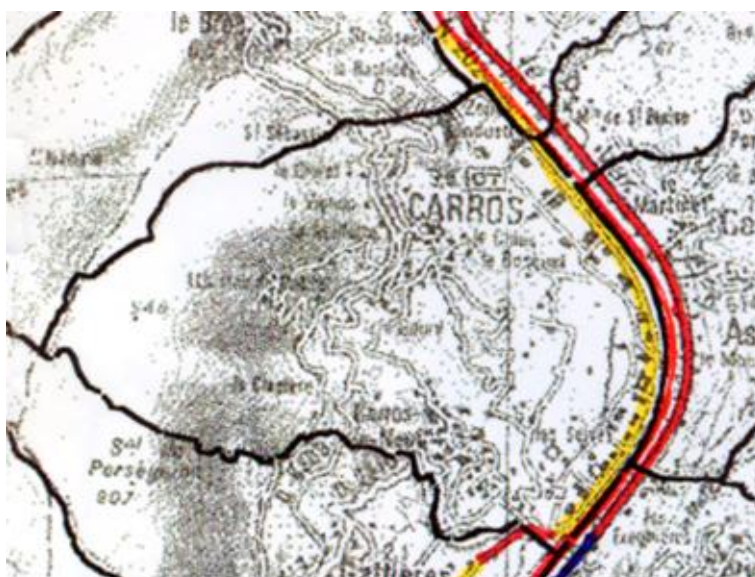
Sur la commune de Carros, deux routes métropolitaines (RM 6202bis et RM 901) sont concernées par une réglementation et des mesures de réduction des nuisances sonores qu'elles génèrent.

Le classement sonore des voies bruyantes

L'arrêté préfectoral du 27 décembre 1999, qui classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic, identifie la RM 6202bis en catégorie 3 et la RM 901 en catégorie 4.

En fonction de ce classement, des secteurs d'isolement acoustique sont déterminés.

Ils sont de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la RM 6202bis et de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la RM 901.



Catégorie infrastructure	Largeur concernée (*)
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Source : Arrêté préfectoral de 1999

(*) de part et d'autre de la voie

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

La réglementation européenne (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, codifiée au Code de l'Environnement dans les articles L.572-1 à 11) prévoit l'élaboration de deux outils : les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les CBS constituent un diagnostic tandis que les PPBE définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées.



Carte situant les sections de routes départementales faisant l'objet du PPBE

Source : Rapport de présentation du PPBE des Alpes Maritimes, 2010

Le Département des Alpes Maritimes s'est récemment doté d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Son objectif consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles prévues pour les cinq ans à venir.

Les Cartes de Bruit Stratégiques ont été validées par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2009, elles sont destinées à établir un état des lieux des nuisances sonores dans l'environnement.

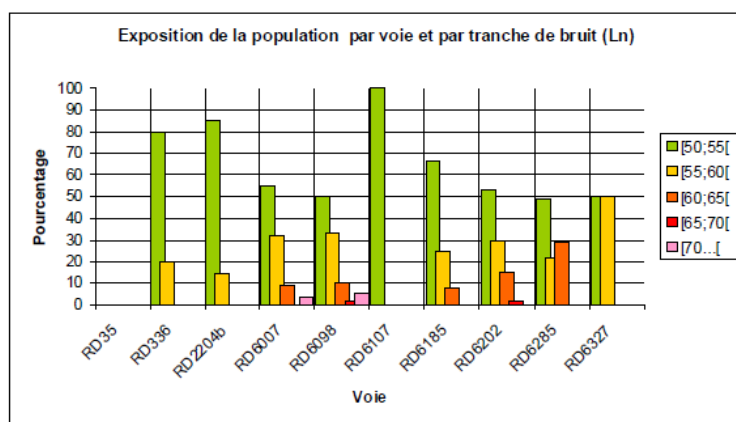
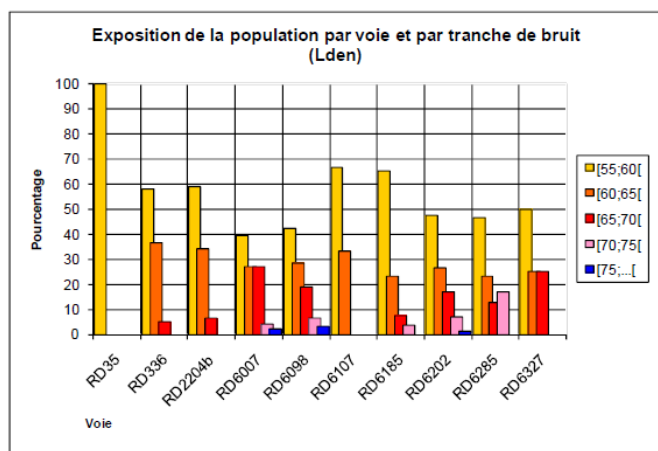
Ces cartographies concernent les sections autoroutières supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules par jour. Le PPBE des Alpes Maritimes, basé sur les éléments de la cartographie concerne les routes départementales.

Sur le territoire de Carros, le PPBE porte uniquement sur la RM 6202 bis dont le trafic s'élève à 22 760 à 62 320 véh/jour. Cet axe est identifié comme « liaison régionale » : ses abords sont constitués de zones où le bâti est disparate avec une alternance de logements et de commerces divers.

Dans le cadre du réaménagement de cette voie, des projets d'amélioration de la desserte locale ont donné lieu à l'intégration de giratoires sur la section courante. Ces giratoires contribuent à diminuer les vitesses de circulation et avec, le bruit généré dans l'environnement immédiat.

Les graphes suivants montrent, par voie, l'exposition de la population en fonction des tranches de bruit données par les isophones des cartes de type A.

Les zones les plus exposées sont situées le long des RM 6007, RM 6098, RM 6185, RM 6202, et RM 6285.



L'indicateur Lden correspond au niveau de bruit aux périodes jour (6h-18h) - L'indicateur Ln correspond au niveau de bruit aux périodes nuit (22h-6h).

II.7.4 - La pollution des sols

La base de données BASIAS est un inventaire de sites industriels et d'activités de services, encore en activité ou non, et potentiellement à l'origine de pollutions des sols.

Sur la commune de Carros, 27 sites sont recensés comme présentant des risques de pollution, principalement des garages, des carrosseries et des ateliers de fabrication.

La base de données BASOL recense les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. Sur la commune de Carros, aucun site n'a été identifié comme pollué.

II.7.5 - La gestion des déchets

Le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés des Alpes-Maritimes

Le Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) a été approuvé le 20 décembre 2010. Il s'agit d'un document de planification qui a pour vocation d'orienter et de coordonner l'ensemble des actions à mener, tant par les pouvoirs publics que par les organismes privés, dans le domaine de la valorisation et du traitement des déchets.

Les grands objectifs du Plan sont de :

- Produire le moins de déchets possible,
- Recycler le plus possible dans des conditions économiquement acceptables avant toute autre modalité de traitement,
- Traiter localement et dans les meilleurs délais les déchets résiduels dans les installations de traitement existantes et dans les installations nouvelles, en utilisant des procédés techniques fiables et éprouvés, en cohérence avec les meilleures techniques disponibles.

Organisation de la collecte

La collecte est effectuée en régie sauf pour le verre et les revues, journaux et magazines.
La commune dispose d'une déchetterie située au quartier de la Grave.

Les ordures ménagères (OM)

Trois circuits de collecte sont à ce jour en place :

- Carros-ville,
- Carros les Écarts / Le Plan,
- la zone industrielle.

Les tonnages collectés sont dans la moyenne nationale. En effet si l'on soustrait les OM collectées sur la zone industrielle et qui représentent environ 1 500 tonnes par an, le ratio d'OM est d'environ 425kg/habitant.

En 2010, 3 418 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées sur la commune de Carros.

La collecte sélective

Elle concerne les emballages ménagers : verre, papiers, journaux et magazines et autres emballages ménagers telles briques cartonnées, flacons plastiques, ...

Les circuits de collecte sont les mêmes que pour les ordures ménagères. Les collectes s'effectuent environ une fois par semaine.

La collecte du verre et du papier (journaux - magazine) se fait en apport volontaire aux colonnes spécifiques. Il existe actuellement 38 colonnes à verre et 26 pour le papier.

Les autres déchets d'emballage ménagers (acier, aluminium, briques cartonnées, de cartons et de papier d'emballages) sont collectés soit au porte-à-porte soit par apport volontaire dans les conteneurs une fois par semaine, puis stockés dans le compacteur de la déchetterie.

La commune a procédé à une mise à disposition gratuite de composteurs individuels permettant le recyclage des déchets organiques par les particuliers à leur domicile.

En 2010, la filière du tri représente 530 tonnes collectées sur la commune de Carros : emballages (238 t), papiers (117 t dont 2 t de papiers de bureau) et verre (175 t).

II.7.6. Les risques naturels et technologiques

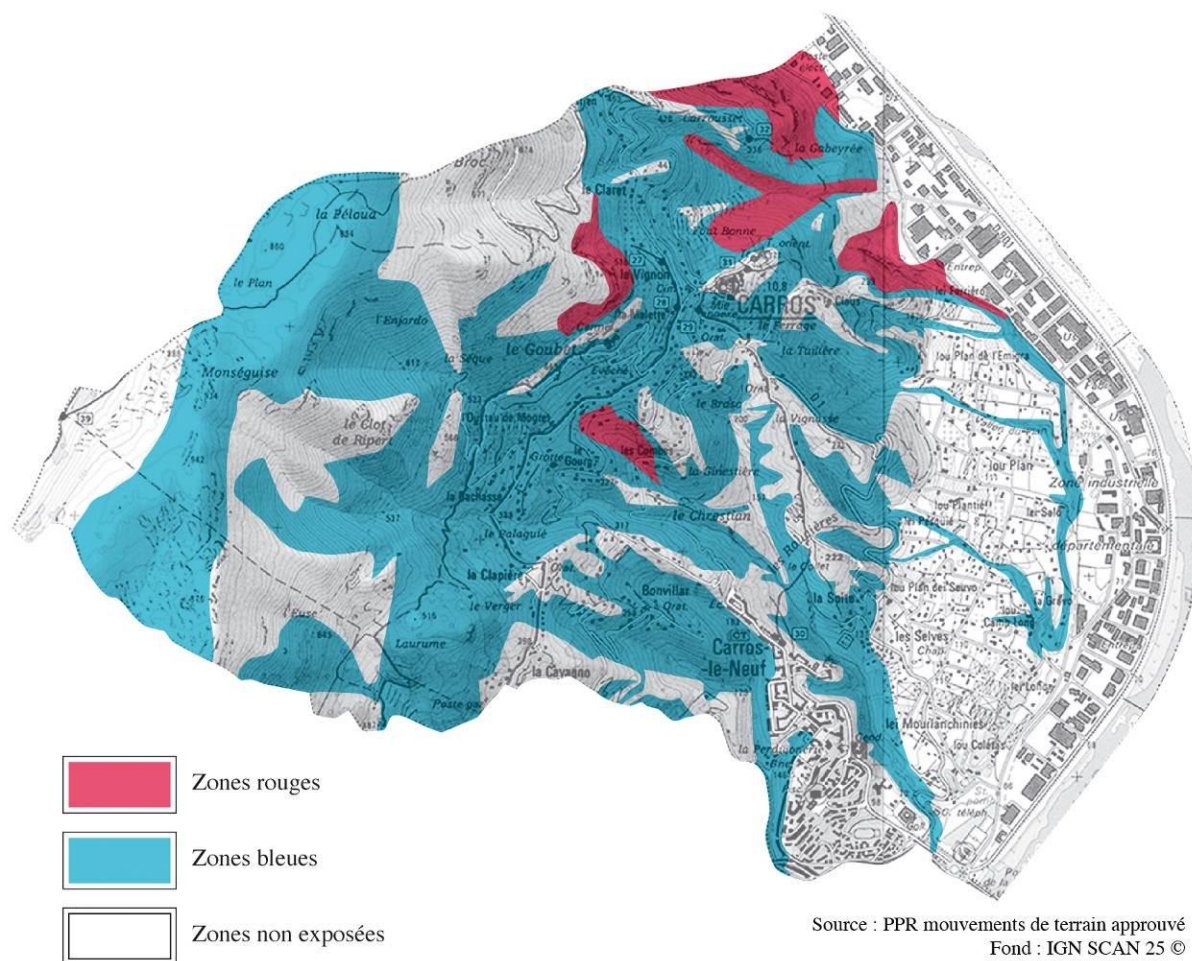
Le territoire communal est fortement contraints par les risques naturels (mouvements de terrain, incendie et inondations) et technologiques.

Risque sismique

La sismicité sur la commune de Carros est de niveau 4 (qualifié de « moyenne ») conformément aux dispositions des articles R563-1 à R563-8 du code de l'environnement relatifs à la prévention du risque sismique, et à celles des décrets n°2010-1254 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010 entrés en vigueur le 1er mai 2011.

Dans cette zone, à compter du 1er mai 2011, tous les bâtiments, équipements et installations nouveaux doivent respecter les nouvelles règles parasismiques Eurocode 8 ; les règles parasismiques PS 92 peuvent encore être applicables jusqu'au 31 octobre 2012, date limite de la période transitoire des règles de constructibilité.

Risque mouvements de terrain



La commune dispose d'un P.P.R approuvé par arrêté préfectoral en date du 21 juin 2001.

Les mouvements de terrain étudiés sont de cinq types : des éboulements en masse et blocs, des ravinements, des glissements et des effondrements.

Les éboulements en masse concernent des terrains situés à la Fouan, le Pas de Vilo, Baume Lousque et Lei Malino,

Les éboulements de blocs concernent des terrains situés dans les quartiers suivants : la Ginestière, le Coulet de la Dasse, le Clos de Ripert et le Puits.

Les glissements affectent de nombreux secteurs, notamment les quartiers les Vergers, les Combes et la Bachasse. Les quartiers les plus préoccupants sont ceux de la Costière et lei Malino qui ont été le siège de glissements qui se réactivent partiellement et périodiquement.

Les ravinements : il s'agit de mouvements de faible intensité, répartis sur l'ensemble du territoire communal.

Les effondrements affectent potentiellement les quartiers de Pessegué, Lou Laurum et Plans de Carros.

Risque inondation

Le PPR inondation de la Basse Vallée du Var a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 avril 2011.

Les risques inondation ont deux causes : le débordement possible du Var et l'inondation par ruissellement des vallons.

Les données du P.P.R identifient :

- des zones de risque fort, " zones rouges ", où les inondations sont redoutables en raison des hauteurs d'eau, des vitesses d'écoulement et des phénomènes d'enclavement.
 - Les zones R0 représentent la zone d'écoulement du Var, le lit mineur endigué du Var et les zones d'écoulement principales des vallons et ravines affluents du Var.
 - Les zones R1 sont des zones de dangers de risques forts où, respectivement en milieu urbanisé et non urbanisé, les inondations sont redoutables en raison des hauteurs d'eau, des vitesses d'écoulement, des conditions hydrodynamiques et des phénomènes d'enclavement. Ces raisons peuvent être simples ou cumulatives.
 - Les zones R2 sont des zones de dangers de risques moyens en milieu non urbanisé. Le principe d'interdiction de ces zones s'appuie sur la volonté de ne pas exposer de biens ou de personnes supplémentaires aux crues et de préserver les capacités des zones d'expansion des crues.
 - Les zones R3 sont des bandes de sécurité à l'arrière des digues et le long des berges. Le principe d'interdiction de ces zones vient d'une part de l'absence de certitude de la tenue des berges et des digues, d'autre part de permettre un libre écoulement des eaux en cas de rupture ou de submersion des digues. Ce principe s'appuie notamment sur le retour d'expérience sur le fleuve Var ainsi que sur d'autres cours d'eau et sur la circulaire interministérielle du 30 avril 2002.

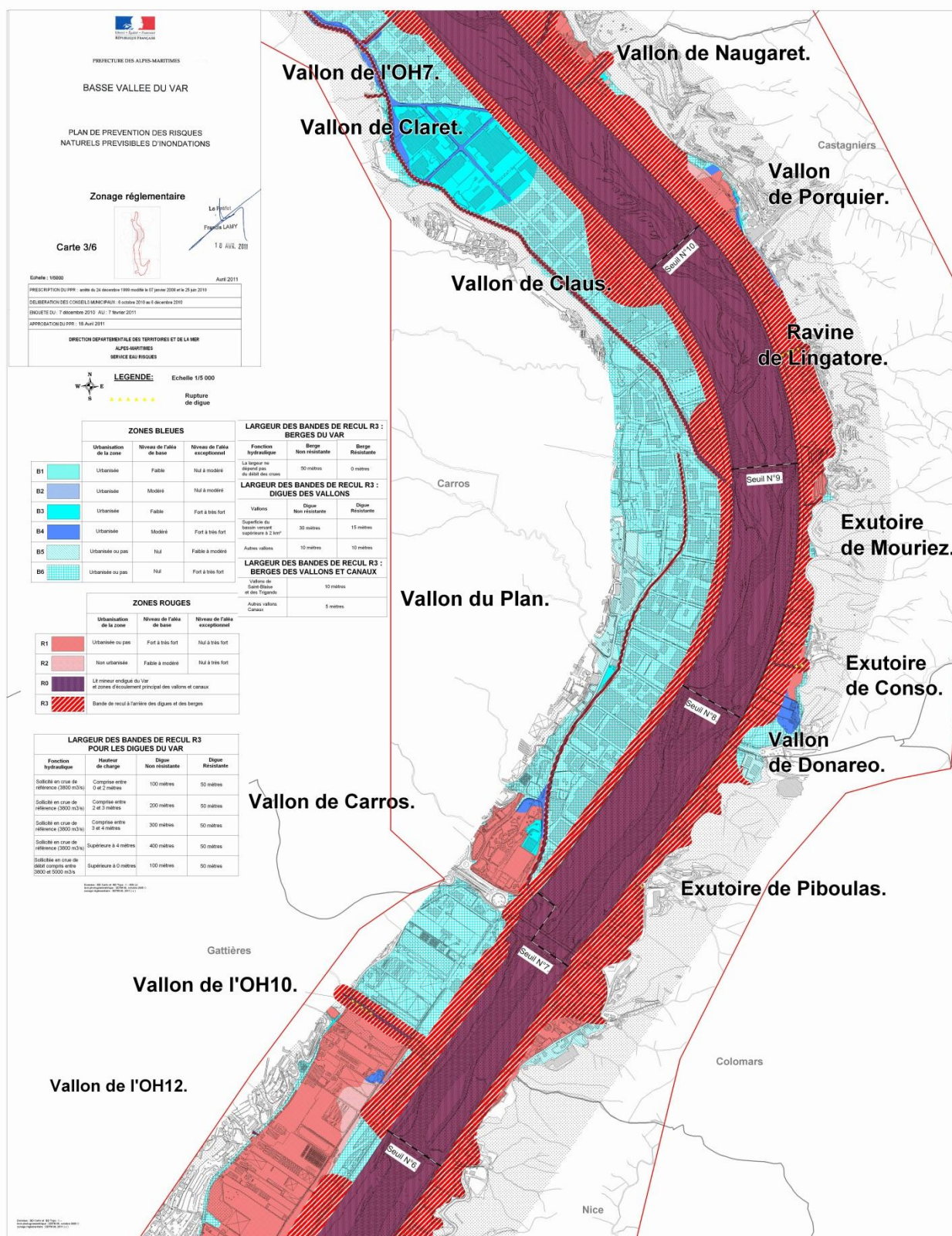
Pour les zones rouges (R1, R2 et R3), les occupations et utilisations du sol sont très limitées et doivent respecter les prescriptions définies au chapitre 1 du titre II du règlement du PPRI.

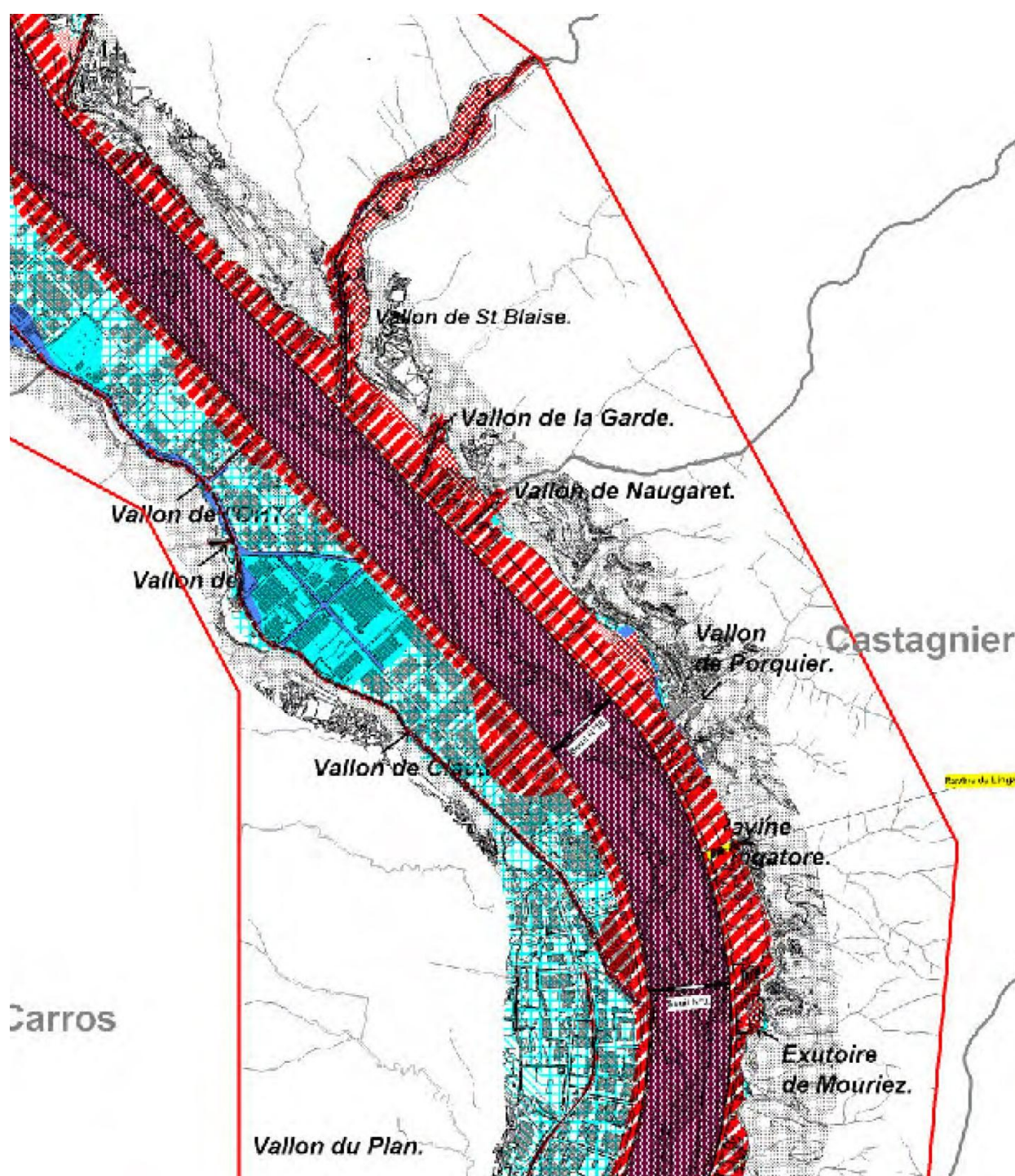
- des zones de risque modéré, " zones bleues ", liées aux crues torrentielles.
 - Les zones B1, B2, B3 et B4 sont des zones de dangers moyens – pour les scénarios de base – en milieu urbanisé, pour lesquelles la hauteur d'eau et les vitesses d'écoulement sont relativement faibles
 - Les zones B6 et B5 sont des zones de dangers, respectivement moyen et fort, pour des scénarios qualifiés d'exceptionnels.

Pour les zones bleues (B1 à B6), les travaux, activités et constructions sont admis en respectant les prescriptions définies au chapitre 2 du titre II du règlement du PPRI.

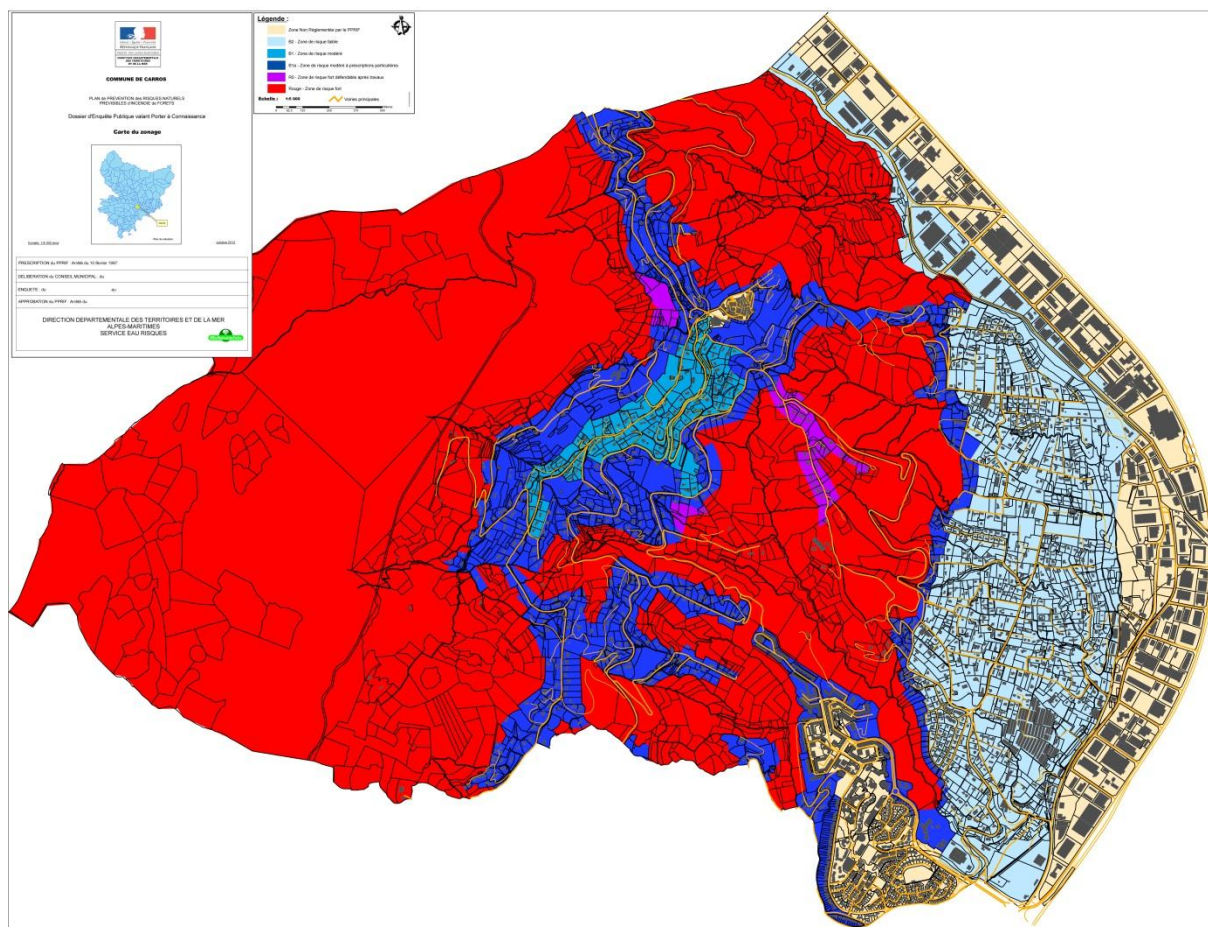
L'essentielle de la zone industrielle de Carros est en zone rouge (R1 et R3). Quelques secteurs sont classés en zones bleues entre le vallon de Claus et le vallon du plan sur les marges de la zone d'activité.

L'inondation de la ZI est préoccupante. Elle entraînerait des risques de pollutions par dispersion de produits chimiques. De plus, la submersion des industries peut entraîner un dérèglement des processus de fabrication et provoquer un accident technologique.





Risques incendie



Le territoire communal est un territoire exposé au risque d'incendies. Ce risque est d'autant plus prégnant que l'habitat diffus s'est considérablement développé sur des espaces forestiers.

Au cours des cinquante dernières années 120 incendies ont détruit près de 2 000 hectares.

Un P.P.R incendie a été prescrit le 13 juin 1997 sur la commune de Carros.

La carte ci-avant présente le plan du projet de PPRIF soumis à enquête publique du 25/02/2013 au 29/03/2013. L'élaboration du zonage s'appuie sur la densité végétale, sur l'historique cartographique des incendies survenus sur la commune, la détermination de l'aléa, le croisement de l'aléa et des différents enjeux. Celui-ci montre les secteurs les plus exposés (en rouge), les risques modérés (en bleu), les risques faibles (en bleu clair), en se basant sur les densités de végétation.

Les secteurs urbanisés les plus sensibles au risque d'incendie de forêts se situent principalement en zone d'habitat pavillonnaire et diffus sur les coteaux.

Les communes se sont engagées dans une politique de défense contre les incendies de forêts notamment par l'installation de bornes à incendie dans les secteurs insuffisamment desservis et par l'élargissement des voies pour faciliter le passage des véhicules de secours.

Risques technologiques

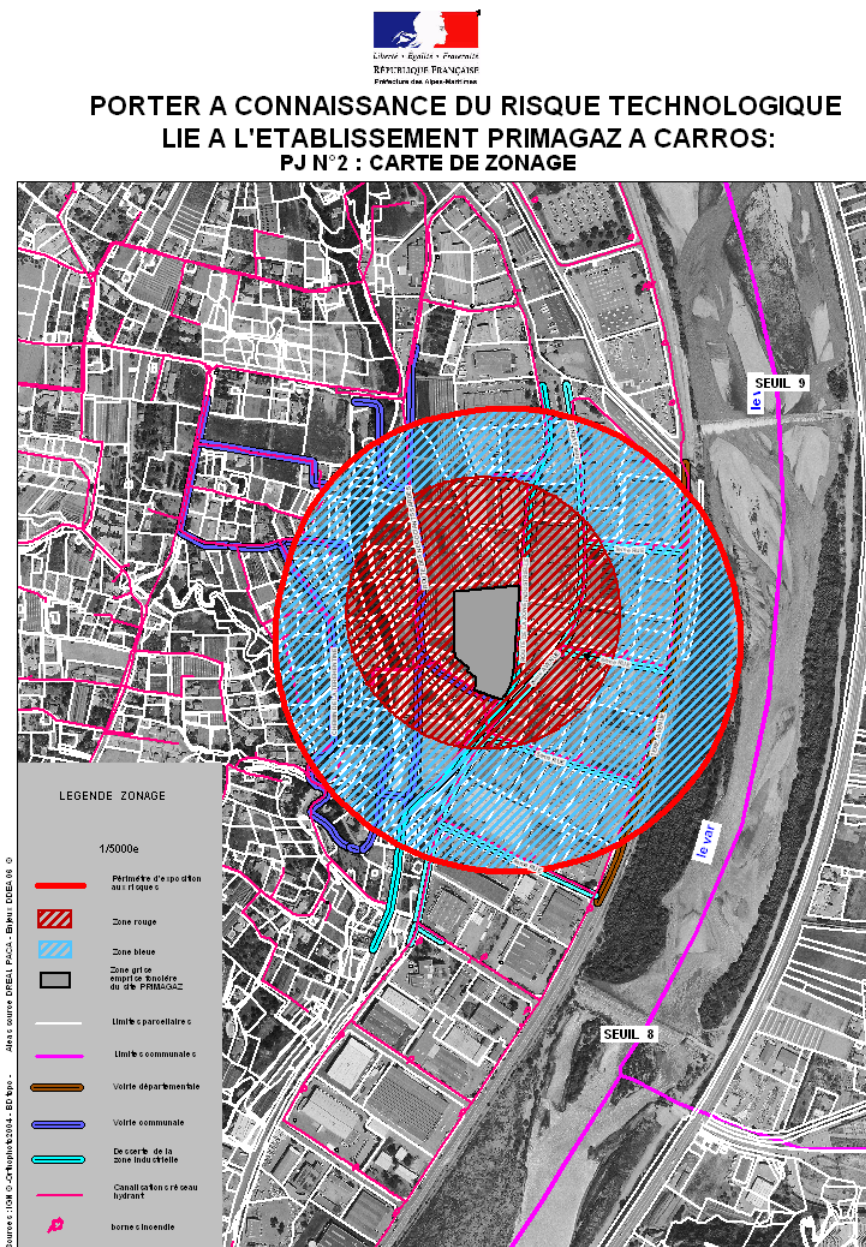
Les risques technologiques sont concentrés sur la zone industrielle. Ils sont dus à la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement.

Seule la société PRIMAGAZ est classée SEVESO. Un arrêté préfectoral en date du 3 mai 2007 prévoit la préparation de la mise en œuvre du plan de prévention des risques technologiques.

Le Porter à Connaissance du Risque Technologique a été transmis par le Préfet en date du 26 juin 2009.

Ce document est accompagné de dispositions préventives pouvant être rendues opposables à la délivrance des autorisations d'urbanisme en usant de l'article R111-2 du code de l'urbanisme, afin de satisfaire l'obligation de garantir la sécurité publique.

La commune est également concernée par le passage sur son territoire d'une canalisation de transports de matières dangereuses ; il s'agit de la canalisation de transport de gaz haute pression DN 400 « Saint Cézaire / Siagne – Colomars » qui présente des zones de dangers significatifs d'une largeur de 190 m, de dangers graves d'une largeur de 150 m, et de dangers très graves d'une largeur de 105 m.



L'ESSENTIEL

Faiblesses

- Un territoire fortement contraint par les risques naturels et technologiques.
- La zone d'activités est l'espace le plus menacé par les risques.

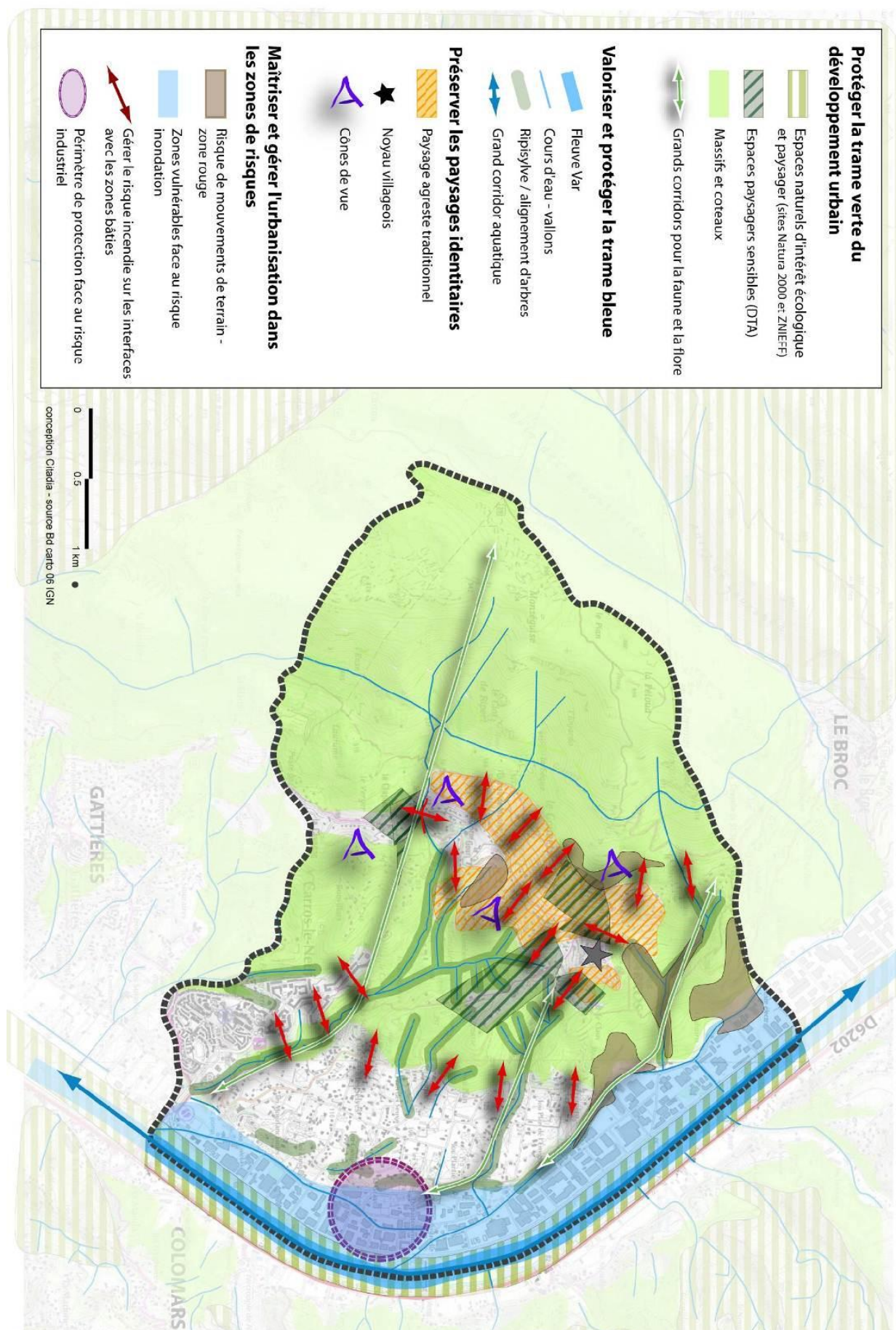
Atouts

- Des zones rouges inconstructibles de faible ampleur et se situant principalement dans des secteurs isolés de toute construction.
- Un patrimoine naturel et culturel très riche et diversifié.

II.8. La synthèse des enjeux environnementaux

LA PRESERVATION DES TRAMES VERTE ET BLEUE, DES PAYSAGES IDENTITAIRES ET LA MAITRISE DE L'URBANISATION DANS LES ZONES A RISQUES			
THEMES	ATOUTS FORCES	CONTRAINTES FAIBLESSES	ENJEUX
PAYSAGE ET PATRIMOINE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une diversité paysagère façonnée par les reliefs et les richesses écologiques (vallons, massifs, paysage rural traditionnel, socle villageois...) ➤ Un riche patrimoine historique, traditionnel et religieux et plusieurs sites remarquables (village et château de Carros) ➤ Un paysage agreste traditionnel sur les coteaux ➤ De nombreux cônes de vue sur le grand paysage depuis les corniches 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une topographie contraignante pour l'urbanisation ➤ Une altération des paysages due au développement des infrastructures et au développement incontrôlé des constructions de maisons individuel ➤ Un important mitage de la plaine agricole 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Préserver les paysages traditionnels ➔ Maintenir les vues sur le grand paysage depuis les corniches ➔ Valoriser le patrimoine communal et le noyau villageois

<p><i>MILIEUX NATURELS, BIODIVERSITE, GESTION DE L'EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES</i></p>	<p>➤ Plusieurs types de milieux naturels (vallons, massifs, fleuve Var) constituant des corridors écologiques et aquatiques à l'échelle communale et intercommunale</p> <p>➤ Une richesse écologique reconnue par divers périmètres de protection et d'inventaires (Natura 2000, PNR, ZNIEFF, ZICO)</p> <p>➤ Des périmètres de protection de la ressource en eau</p>	<p>➤ Des éléments de rupture des continuités écologiques : routes départementales, développement résidentiel, zone d'activités...</p>	<p>➔ Protéger la trame verte du développement urbain (espaces naturels, boisés, de montagne)</p> <p>➔ Valoriser et préserver la trame bleue (vallons obscurs, lit du Var)</p> <p>➔ Maintenir les corridors écologiques et aquatiques</p>
<p><i>ENVIRONNEMENT URBAIN</i></p>	<p>➤ Carros ville dispose aujourd'hui d'une image attractive</p> <p>➤ Des potentialités de développement non négligeables aux Plans de Carros, un espace à forts enjeux</p>	<p>➤ Un étalement urbain néfaste pour les coteaux</p> <p>➤ Un cloisonnement de l'espace entre les différents espaces urbanisés</p> <p>➤ Un village sans fonction de « centre de vie »</p>	<p>➔ Maîtriser l'étalement urbain sur les coteaux</p> <p>➔ Maintenir un équilibre entre trame végétale et trame bâtie dans la plaine</p>
<p><i>RISQUES, NUISANCES, POLLUTIONS</i></p>	<p>➤ Une qualité de l'air plutôt bonne</p> <p>➤ Une gestion locale des milieux aquatiques et des objectifs de préservation de la ressource en eau : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var</p>	<p>➤ Des pollutions de l'air essentiellement liées à l'industrie et au traitement des déchets</p> <p>➤ Des eaux souterraines et superficielles sensibles aux pollutions</p> <p>➤ La station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var (80 000 EH) arrive à saturation et des dysfonctionnements sont constatés</p> <p>➤ De nombreux secteurs à risques naturels et technologiques</p>	<p>➔ Prendre en compte les préconisations du PPR Mouvements de terrains et le PPRI de la Basse Vallée du Var, le PPRIF ainsi que les périmètres de protection des risques technologiques</p> <p>➔ Limiter l'urbanisation dans les secteurs à risques et notamment en interface avec les espaces boisés</p>



II.9. Les perspectives d'évolution en l'absence de PLU : scénario de référence

Comme toute projection, ces chiffres sont à prendre avec précaution, ils donnent un ordre de grandeur et une tendance et non une « réalité » future. Ils prennent en compte des hypothèses réalistes d'évolution probable des comportements démographiques en fonction des tendances observées dans les périodes 1990-1999 et 1999-2008.

II.9.1. Les perspectives démographiques « au Fil de l'eau »

Le scénario « au fil de l'eau » correspond à une hypothèse de développement qui s'inscrirait dans la continuité des tendances à l'œuvre observées sur les dernières périodes intercensitaires. La mise en œuvre du PLU de la ville de Carros revêt une importance majeure pour la maîtrise et l'organisation du développement urbain.

En l'absence de PLU, la ville aurait continué de croître avec un Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) de 0,8%, correspondant à la tendance observée entre 1999 et 2009. Ce scénario « au fil de l'eau » est en deçà du scénario de croissance démographique retenu par la commune dans le cadre de son PLU.

	Population estimée – horizon 2020	Nombre de logements supplémentaires – horizon 2020
En l'absence du PLU	12678	432
Objectifs PLU	14433	1083

En effet, le choix a été fait d'orienter le développement urbain selon un scénario de croissance avec un TCAM de 1,9%, qui correspond à une forte accélération de la croissance démographique. La population totale de la commune s'élèverait ainsi à 14433 habitants en 2020, soit un gain de 2918 habitants. Pour accueillir cette croissance, la création de 1083 logements serait nécessaire.

Selon le scénario « au fil de l'eau », la croissance démographique à horizon 2020 (échéance du PLU) se poursuivrait sur le même rythme de croissance qu'entre 1999 et 2009, soit + 0,8 % par an, ce qui correspond à une poursuite de la reprise de la croissance. Ce scénario de référence conduirait à une population d'environ 12678 habitants en 2020, soit 1163 nouveaux habitants.

II.9.2. Les besoins en logements et les modes d'urbanisation

Les besoins en logements sont fortement liés à l'évolution tendancielle du nombre de ménages, sous l'effet de la décohabitation, du vieillissement de la population et de l'accueil de nouveaux actifs. A partir de l'hypothèse de croissance démographique de + 0,8% par an et en se basant sur l'évolution de la taille des ménages sur ces dernières années, il est possible de déterminer un besoin théorique en logements.

Les besoins en logements sont estimés à partir :

- des besoins liés à la diminution de la taille des ménages
- des besoins liés à l'accueil de la croissance démographique
- des besoins liés au renouvellement et à la reconstitution du parc
- de la vacance et du nombre de résidences secondaires.

La baisse du nombre de personnes par résidence devant se poursuivre – entre 1999 et 2009, la taille des ménages est passée de 2,9 à 2,8 – **le nombre moyen de personnes par logement principal est estimé à 2,7 à l'horizon 2020.**

Enfin, si l'on considère une structure du parc qui reste identique en 2020 (70% de logements collectifs et 30% de maisons individuelles) les besoins en logements principaux seraient donc de l'ordre de 432 logements, soit **36 logements par an à l'horizon 2020.**

En près de quarante ans (1968-2009) le parc de logements de Carros a été multiplié par 9. Ce boom des constructions correspond à la réalisation du quartier de Carros Le Neuf dans les années 1970. Depuis les années 1990 la croissance s'est ralentie, bien que le rythme reste largement supérieur à celui de la croissance démographique (respectivement +23% et +8% entre 1990 et 2009).

En termes d'urbanisation, celle-ci a progressé sur différents secteurs selon les périodes. A partir du noyau principal qu'est le centre ancien, des quartiers résidentiels se sont développés sur les coteaux dans les années 1960-75. Par la suite, la décennie 1970 est marquée par la construction de la majeure partie des logements de Carros Ville. Depuis les années 1980, le développement de Carros est principalement localisé dans le secteur des Plans.



Village de Carros



Les Coteaux



Carros Ville

Les capacités résiduelles du POS, hors processus de renouvellement urbain, sont localisées en zones NA et dans les dents creuses des zones U. Les capacités résiduelles totales des zones U sont estimées à 1295 logements. Celles du village étant saturées, les disponibilités foncières sur la commune se situent principalement dans le secteur du Plan (notamment les quartiers Lou Couletas et le Lou Plantié).

L'urbanisation de la commune en l'absence de PLU se traduira donc principalement par une densification du tissu urbain dans le secteur du Plan et une mobilisation des zones dites d'urbanisation futures, les zones NA du POS (La Tuilière, L'Evêché et la Clapière). Une pression foncière accrue s'opérerait également sur les zones agricoles classées en NC au POS (sur les coteaux et dans la plaine).

II.9.3. L'environnement, les paysages et le cadre de vie

La récente reprise de la croissance démographique entraîne une hausse de la pression foncière sur le territoire communal, notamment sur le secteur des Plans, un des derniers espaces de disponibilités foncières.

Les zones NA dites d'urbanisation future sont destinées à des activités ou de l'habitat. Elles sont localisées sur les coteaux du massif des Baous. En l'absence de PLU, la poursuite de l'urbanisation sur ces versants induirait :

- un ratio de logements à l'hectare peu satisfaisant au regard du principe d'économie et de bonne gestion de l'espace,
- un mitage des espaces naturels,
- une altération des paysages agrestes traditionnels,
- une augmentation des populations exposées aux risques d'incendies (interfaces habitat et espaces boisés) et de mouvements de terrain,
- une augmentation des risques d'inondations en aval (par ruissellement)
- des coûts d'équipements importants (réseaux, voirie, collecte des ordures ménagères, ...) rapportés au nombre d'habitants accueillis, à supporter par la collectivité,
- un accroissement des déplacements motorisés, des émissions de gaz à effet de serre, de la dégradation de la qualité de l'air en raison des conditions d'accessibilité de ces quartiers et des comportements d'utilisation des véhicules personnels associés au mode d'habitat individuel pavillonnaire.

II.10. Les caractéristiques des sites susceptibles d'être touchés de manière notable par la mise en œuvre du PLU

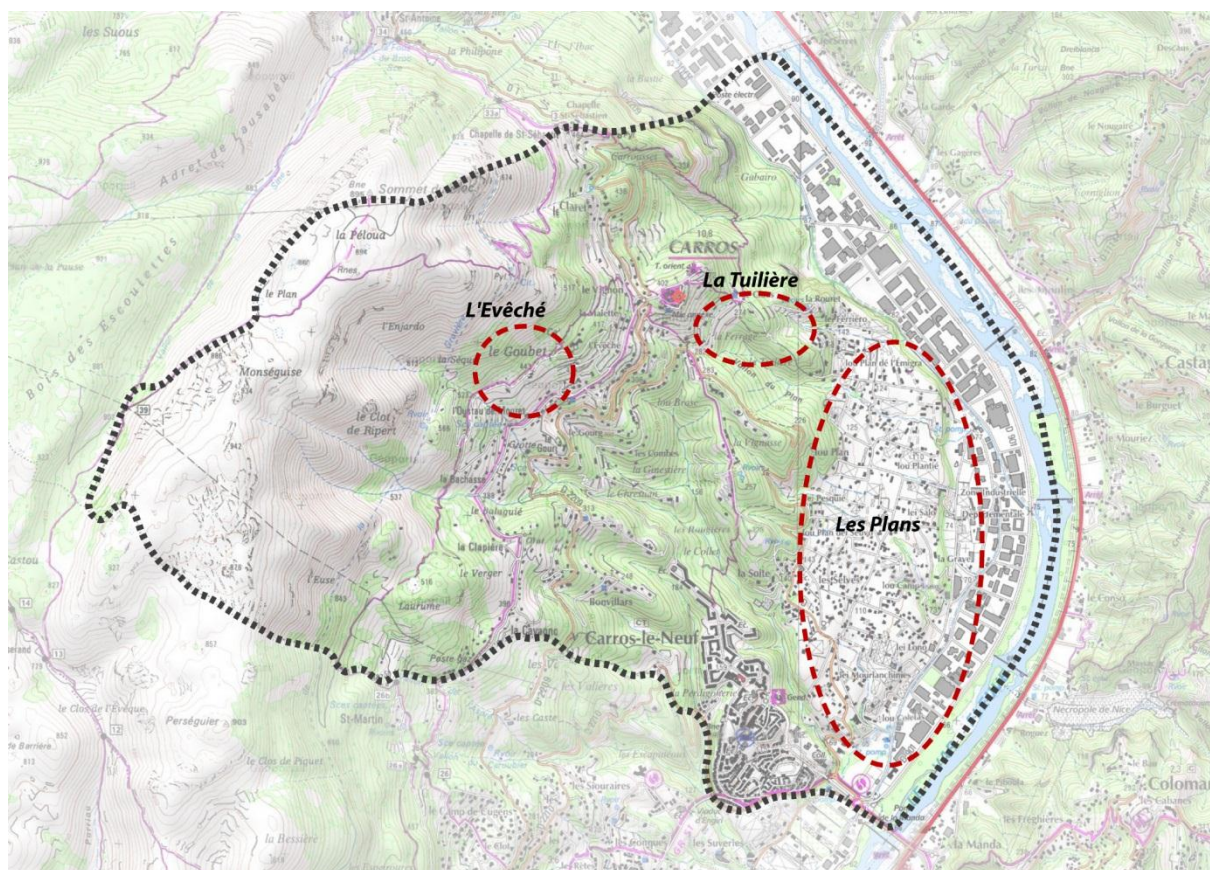
Sur la période récente, le développement urbain de Carros s'est traduit par une urbanisation diffuse sur les coteaux, l'aménagement du quartier de Carros Ville et le mitage de la plaine dans le secteur des Plans. Cette urbanisation est contrainte à la fois par la topographie du territoire communal, les secteurs soumis aux risques naturels et technologiques et les espaces naturels protégés par des périmètres réglementaires.

Face à ce constat, l'accueil de nouveaux habitants ne pourrait être possible que par la poursuite de l'urbanisation dans les zones U des coteaux et du secteur des Plans, et par la mobilisation du foncier disponible dans les zones NA dites de réserves foncières. Sur les zones agricoles classées en NC et situées dans la continuité des zones bâties, une hausse de la pression foncière pourrait également fragiliser ces secteurs.

Au regard du mode d'urbanisation de Carros et des projets d'aménagement de la commune, plusieurs sites sont susceptibles d'être touchés de manière notable par la mise en œuvre du PLU :

- Les zones NA et NC des secteurs de L'Evêché et de La Tuilière
- Les zones UC, UE et NC des Plans

Localisation des sites susceptibles d'être touchés par la mise en œuvre du PLU



SOURCE : CONCEPTION CITADIA – BD CARTO 06 IGN

II.10.1. Les Plans

→ Situation

Le secteur des Plans est situé dans la plaine alluviale de la basse vallée du Var, dominant la zone industrielle et séparé de la ville nouvelle par un profond vallon.

Les zones U et NC de ce secteur constituent un site susceptible d'être touchés de manière notable par la mise en œuvre du PLU en raison de la pression foncière qui s'y opère et de la progression de l'habitat individuel, une forme urbaine fortement consommatrice d'espace. La topographie plate du site, son exposition et sa desserte ont contribué à un changement de vocation depuis une trentaine d'années, ce secteur étant autrefois agricole.

Le quartier des Plans s'étend sur une large partie du territoire communal et constitue le principal potentiel de développement urbain. Des périmètres de projets d'opérations nouvelles (équipements, logements) sont délimités dans ce tissu d'habitat pavillonnaire.

→ Occupation du sol et paysage

Le secteur d'étude est occupé essentiellement par de l'habitat pavillonnaire sous forme de lotissements, et des espaces en friches témoins de son passé agricole (photographie 1).

Sur la partie Est du secteur s'étend une partie de la zone d'activités de Carros (photographie 2).

La plaine est irriguée par de nombreux cours d'eau temporaires le long desquels une ripisylve s'est développée.

La progression de l'urbanisation dans le secteur des Plans entraîne une dégradation des paysages traditionnels et menace la pérennité des continuités écologiques, déjà fragilisées par l'aménagement de la zone d'activités.



→ **Equilibres des systèmes et biodiversité**

Aucun périmètre de protection n'est identifié sur ce site.

→ **Nuisances et risques**

- La zone rouge du PPRI impacte le bâti d'activités implanté le long du fleuve
- Le PPRIF identifie sur la plaine un risque feux de forêt faible
- Le périmètre d'exposition au risque industriel relatif à la société PRIMAGAZ impacte la majeure partie de la zone NC située la plus au sud, ainsi que du bâti d'activités et quelques parcelles d'habitat pavillonnaire
- Les cours d'eau temporaires qui parcourent la plaine sont classés en zone bleue du PPR Mouvements de terrains

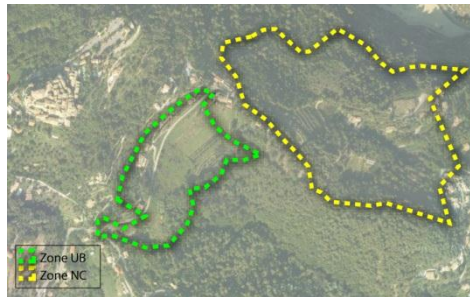
→ **Gestion et protection des ressources naturelles**

- L'ensemble du secteur est raccordé aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.
- En matière de gestion des eaux pluviales, les eaux des bassins versants, constitués de courts segments en bon état, sont rapidement évacuées dans le vallon le plus proche.
- Des périmètres de protection de la ressource en eau sont définis sur la partie Est du secteur, au sein des zones NC et de la zone d'activités. Le périmètre de protection immédiate s'étend sur la seconde zone NC.

→ **Sensibilité globale du site : modérée**

Le secteur des Plans bénéficie d'une situation stratégique pour le développement urbain de Carros, au regard de sa situation à proximité de la RM6202 et de la topographie plate du site. Malgré ces avantages, ce site, anciennement voué à l'agriculture, subit un important mitage qui menace la pérennité des continuités écologiques qui le traversent. Sa localisation à l'interface entre les espaces naturels des coteaux et le corridor aquatique qu'est le fleuve Var, sont des éléments qui renforcent sa sensibilité.

II.10.2. La Tuilière



→ Situation

Le secteur de la Tuilière est situé sur les coteaux, en contrebas du noyau villageois. Il est composé d'une zone UBd et d'une zone agricole classée en NC. En raison du potentiel foncier dont il dispose, de la pression foncière, et de sa localisation à proximité du tissu urbain existant, notamment à l'interface entre les zones pavillonnaires des coteaux et de la plaine, ce site est susceptible d'être touché de manière notable par la mise en œuvre du PLU. Par ailleurs, un projet de construction de logements est délimité dans la zone UBd.

→ Occupation du sol et paysage

La zone UBd est occupée par de l'habitat individuel et, pour l'essentiel, par un espace végétalisé.

La zone NC est principalement occupée par des boisements et quelques parcelles cultivées.

→ Equilibres des systèmes et biodiversité

L'est du secteur est identifié par la DTA des Alpes Maritimes comme espace paysager sensible.

→ Nuisances et risques

- Le risque feux de forêt impacte l'ensemble du site (zones rouges et bleues) du fait de sa localisation sur les massifs, à l'interface avec les zones bâties du village et de la plaine.
- La zone UBd est classée en zone bleue du PPR Mouvements de terrains et l'extrême nord de la zone NC est classé en zone rouge

→ Gestion et protection des ressources naturelles

Le site est uniquement raccordé au réseau d'eau potable.

- Sensibilité globale du site : forte

La sensibilité du secteur de la Tuilière est jugée forte en raison des différents risques qui l'impactent, de l'absence d'assainissement collectif et de son identification partielle comme espace paysager sensible au titre de la DTA.

II.10.3. L'Evêché

→ Situation

Le secteur de l'Evêché est situé sur les coteaux du massif des Baous, au nord de la route Jean Natale, qui rejoint le village de Carros. Il s'étend en limite des zones d'habitat diffus.

Représentant une réserve foncière par son classement en zone NA au POS, le site est susceptible d'être touché de manière notable par la mise en œuvre du PLU. En outre, cette zone fait l'objet d'un projet touristique.

→ Occupation du sol et paysage

Le site est occupé par des oliveraies et des espaces boisés. Il est caractéristique du paysage agreste traditionnel qui se retrouve sur les coteaux de Carros.

Depuis les routes de corniches, de nombreuses vues s'ouvrent sur le grand paysage.

→ Equilibres des systèmes et biodiversité

Aucun périmètre de protection réglementaire ou d'inventaire écologique n'est identifié sur ce secteur.

→ Nuisances et risques

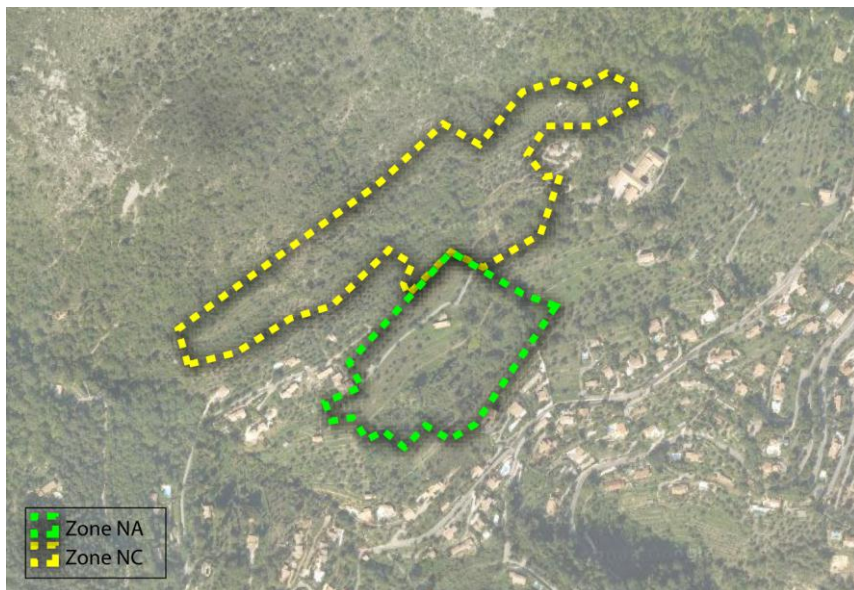
- L'ensemble de la zone NA est couverte par la zone bleue (risque modérée) du PPRIF
- L'ensemble du site est couvert par la zone bleue du PPR Mouvements de terrains

→ Gestion et protection des ressources naturelles

Le site est uniquement raccordé au réseau d'eau potable.

→ Sensibilité globale du site : modérée

La sensibilité du site de l'Evêché est jugée moyenne en raison de sa localisation à proximité des zones d'habitat diffus existantes et de l'absence de périmètres de protection paysagère ou écologique.



Zone NA vue vers le sud-est



Zone NA vue vers le nord-ouest

III - ENJEUX ET HYPOTHESES DE CROISSANCE

III.1. Les enjeux

III.1.1. Le principe d'équilibre

Maîtriser l'extension urbaine

Le développement de l'urbanisation de la commune a été marqué par :

- la création de la zone industrielle le long du Var et de Carros le Neuf à partir de la fin des années 1960,
- l'étalement des secteurs d'habitat collinaire et des Plans depuis environ une trentaine d'années.

Elle s'est traduite sur la période récente par une consommation importante d'espaces auparavant naturels souvent boisés ou agricoles.

L'extension urbaine pour les activités

L'aménagement de la zone d'activités est une véritable réussite économique. Avec plus de 8 000 emplois, elle représente la deuxième zone d'activités du département.

Les capacités d'accueil de nouvelles entreprises sont quasi nulles. Il est donc indispensable de prévoir de nouveaux secteurs à vocation d'activités afin de préserver le dynamisme économique de Carros.

La densification du périmètre actuel de la zone d'activités Carros-le Broc et de la zone artisanale de la Grave et un projet d'extension sur une partie de l'espace agricole situé au contact de la zone artisanale au quartier de la Grave devraient permettre de répondre à cet objectif.

L'ensemble de ces espaces est propice au développement des activités en raison :

- de la topographie (terrains plats),
- de la qualité de desserte et des équipements actuels à leur proximité,
- de l'amélioration prochaine des conditions de desserte globale (cf. RM 6202bis).

Cependant, il convient en parallèle de conquérir des nouveaux espaces aptes à conforter et à diversifier les activités notamment vers le secteur tertiaire qui ne nécessitent pas de terrains nécessairement plats. Ces espaces doivent aussi bénéficier des équipements à proximité.

L'espace situé au sud du quartier des Plans compris entre la RM 1 et la zone artisanale de la Grave, peut être identifié comme propice à ce type de développement.

Carros Ville

Les travaux d'embellissement des espaces extérieurs, l'action sociale menée, la rénovation des bâtiments, le programme d'équipements publics réalisés, comme la médiathèque et la salle de spectacle ont contribué, en une dizaine d'années, à changer l'image de la cité.

Le diagnostic a mis en évidence les faibles possibilités de constructions nouvelles dans le périmètre urbain existant.

Le secteur collinaire

Le développement de l'habitat individuel pavillonnaire et diffus depuis 30 ans a contribué à un étalement urbain important et néfaste en matière de consommation d'espace, de besoin d'équipements, d'altération du paysage et d'imperméabilisation des sols.

Toutefois, ces secteurs à vocation d'habitat présentent encore des capacités résiduelles non négligeables en nombre de logements. Ainsi, il n'apparaît pas nécessaire d'envisager des extensions conséquentes des espaces déjà urbanisables.

La priorité devra être donnée aux secteurs bénéficiant d'un bon niveau d'équipements. L'amélioration des relations de ce secteur avec les points de centralité devra être recherchée afin d'assurer une cohérence urbaine.

Pour limiter les impacts sur la structure paysagère encore présente, le maintien du végétal constitue également un enjeu (protection des oliviers et des boisements, maintien des coulées vertes des vallons).

Les Plans

Le quartier des Plans représente un véritable enjeu en raison de son positionnement, de l'amélioration de sa desserte notamment viaire à terme, et ses capacités urbanisables importantes.

Le village

Le diagnostic a montré que la silhouette urbaine du centre ancien a été préservée.

Le village de Carros ne constitue pas un véritable centre de vie, mais il présente tout de même un rayonnement culturel.

L'enjeu est de conforter sa position de centre de vie sans remettre en cause la fonction culturelle et la préservation de ses abords, où les possibilités d'urbanisation sont faibles. Cette volonté nécessite de maîtriser et de définir une forme urbaine adaptée aux contraintes d'intégration paysagère des derniers espaces disponibles.

Le renouvellement urbain

En matière de renouvellement urbain, le quartier des Plans reste le secteur présentant le plus d'enjeux.

En effet, ce quartier d'une surface de 188 hectares avait une vocation agricole (cultures maraîchères avec les fraises notamment et horticoles).

Cette activité agricole a maintenant quasiment disparu en raison :

- de l'abandon dès la fin des années 1970 de la vocation agricole de cet espace dans les documents d'urbanisme comme le schéma directeur et les P.O.S successifs,
- de sa proximité par rapport au Pont de la Manda, de Carros Ville et de la zone d'activités,
- de la qualité de sa desserte,
- de la très forte pression foncière exercée depuis la fin des années 1990.

Sa vocation résidentielle s'est affirmée dans le cadre du P.O.S approuvé en juillet 2001. Des actions ont, en effet, été menées afin de contribuer à la diversité urbaine, par la création d'un secteur d'habitat groupé au contact du carrefour des Selves.

Aujourd'hui l'enjeu urbanistique est important. Les contraintes et les pressions sont fortes. Il s'agit :

- d'éviter une banalisation excessive de cet espace,
- de renforcer la mixité fonctionnelle déjà engagée pour l'habitat mais également pour les activités,
- d'améliorer les relations inter-quartiers,

Des opérations d'aménagement contribuant à la mixité fonctionnelle doivent être recherchées sur les espaces encore libres au contact de la zone d'activité. En effet, ceux-ci sont de nature à assurer une cohérence urbaine en :

- améliorant les relations inter-quartiers tout en bénéficiant de la proximité du projet de transport en commun de nature interurbaine,
- profitant de la présence des équipements de desserte,
- apportant une complémentarité en matière de programmation urbaine à la zone d'activités.

Ce processus, déjà en cours, est visible dans les secteurs de Lou Plantié-Lei Salo et de « l'écoquartier » à Lou Couletas, objets de révisions simplifiées du P.O.S. Ces programmes incluent une part non négligeable de logements conventionnés (20% environ dans chaque opération) pour un total d'environ 660 logements. Ces espaces au contact du futur transport en commun de nature interurbaine bénéficient également de projets de voies de liaison avec la zone d'activités.

L'aménagement du secteur situé en continuité de la place des Selves aux Plans de Carros sera conduit dans la même logique et poursuivra les mêmes objectifs de renouvellement urbain et de mixité fonctionnelle.

La sauvegarde des espaces agricoles

L'activité agricole représente un poids économique mineur et participe également à la diversité des paysages. L'enjeu est d'en assurer le maintien dans un souci de développement durable. La préservation d'espaces agricoles conséquents nécessite des actions pour une maîtrise foncière.

L'activité agricole sera préservée et développée sur les premières pentes des collines.

Sur le secteur collinaire où l'activité oléicole subsiste encore, la sauvegarde de ces espaces représente un enjeu important. En effet, les oliveraies participent pleinement à la diversité des milieux et à la préservation du paysage. Le classement en zone A.O.C « Olives de Nice » permet de redynamiser le secteur mais la pression foncière demeure forte.

Il conviendra également de poursuivre la reconquête d'oliveraies abandonnées.

La protection des espaces naturels et des paysages

Les grands espaces naturels contribuent à donner une image forte et marquante. Cette image et cet équilibre doivent être préservés. La protection des espaces naturels constitue donc un enjeu important.

Dans ce cadre, les ouvertures à l'urbanisation, sur des espaces actuellement boisés sont à limiter.

Ainsi, les espaces boisés constitués principalement de pins d'Alep et de chênes verts et blancs seront protégés en veillant à conserver leur continuité. Il en est de même pour les chesnaies.

Les nombreux vallons entaillant les espaces collinaires avec leur végétation particulière devront faire l'objet de mesures de protection spécifiques. Il en est de même du talus boisé dominant la plaine alluviale du Var entre la zone d'activité et les Plans.

Le territoire de Carros constitue aujourd'hui un paysage péri-urbain fragile. Il conviendra de veiller à ne pas le transformer en banlieue banalisée. Pour cela, outre la protection des grands espaces boisés et naturels et des vallons, l'enjeu paysager majeur se joue sur le secteur collinaire très perceptible dans le grand paysage.

Les boisements de ce secteur devront être protégés et mis en valeur. Les oliveraies abandonnées et les anciennes terrasses de culture colonisées par un boisement de piètre qualité méritent une réhabilitation de nature à assurer un paysage ouvert et participer à la biodiversité.

Dans les périmètres urbanisés, la préservation de la structure agreste constituée des planches de culture s'avère nécessaire. La protection de certaines oliveraies et de terrains de culture doit y contribuer.

III.1.2 - Le principe de diversité des fonctions urbaines et de la mixité

La mixité fonctionnelle

Le diagnostic a mis en évidence les fonctions urbaines des divers quartiers.

Carros village, véritable centre de vie, nécessite le maintien voire le renforcement de son attractivité. La préservation de zones d'extension en continuité ou à proximité pour le développement du logement, du commerce et des équipements est une priorité.

Carros Ville en raison de son poids démographique et de la présence d'équipements structurants (collège et équipements culturels et de loisirs) constitue le pôle de centralité de la commune.

Au quartier des Plans de Carros, la diversification des fonctions est un processus déjà engagé qu'il conviendra de poursuivre.

En effet, ce quartier peut intimement lier :

- la fonction d'habitat allant du pavillonnaire au collectif tout en favorisant la fonction commerciale de proximité y compris avec la zone d'activité,
- la fonction économique assurée par l'installation d'activités peu nuisantes et susceptibles de favoriser le développement du tourisme industriel et d'établissements relevant du tertiaire.

Ce quartier est donc de nature à assurer une diversification urbaine en accueillant des pôles de centralité avec commerces, services et logements pour actifs, ainsi que des activités non polluantes au sud et au contact de la zone artisanale.

Le secteur collinaire a une vocation d'habitat individuel très marqué. La diversité de cette vocation peut être difficilement remise en cause sauf à l'entrée du village.

La mixité sociale et les besoins en habitat

Le parc de logements à caractère social est essentiellement concentré sur Carros Ville.

Le taux de logements sociaux sur la commune représentait plus de 20 % du parc des résidences principales. Ce taux correspond aux objectifs de la loi S.R.U et la mixité sociale est assurée à Carros ville. Cependant, un rééquilibrage spatial est à opérer sur l'ensemble du territoire communal.

L'enjeu est de favoriser la production de logements pour actifs à des prix abordables pour l'accession à la propriété et des logements locatifs conventionnés.

La réalisation de logements pour actifs et de logements sociaux doit être également recherchée au contact de la zone d'activité en lien avec le projet du transport en commun de nature interurbaine. Aussi, le secteur du piémont de Carros (les Plans) constitue un espace privilégié dans cette démarche.

Les besoins en activités économiques

Le développement des activités économiques constitue un enjeu majeur pour la commune, NCA et les Alpes-Maritimes. Il peut être aisément assuré par, d'une part, la conquête d'espaces nouveaux à proximité des secteurs d'activités existants et d'autre part, par l'optimisation ou la densification des secteurs d'activités existants en plus de la requalification paysagère de la zone industrielle.

La densification de la zone artisanale de la Grave avec une harmonisation des règles avec la zone industrielle (par exemple les règles de hauteur de 10 à 18 m) répondrait par exemple à cet objectif. Dans ce même but, il conviendra d'encourager la diversification des activités au sein d'un même volume, de revoir les règles de stationnement contraignantes avec la mise en place à terme du transport en commun de nature interurbaine.

De nombreux atouts militent pour le développement du tourisme qui doit être axé sur :

- le support rural et paysager,
- l'activité industrielle (le tourisme de découverte économique).

La situation géographique de la commune, dans la basse vallée du Var, espace charnière entre littoral et haut pays, permet d'envisager le développement du tourisme lié aux activités de pleine nature. L'opération envisagée sur les terrains de l'Evêché axée sur l'oléiculture pourrait être une amorce importante pour une activité de week-end, de court et de moyen séjour. Le développement des activités ludiques constitue une opportunité pour le devenir du tourisme.

La commune qui dispose de la première zone d'activité de NCA et de la deuxième zone d'activité du département peut également envisager le développement du tourisme d'affaires avec la possibilité de disposer de structures d'hébergement et d'animation (conférences et séminaires).

Au quartier des Plans, l'enjeu est d'articuler le développement de l'activité commerciale liée à la fonction habitat avec la zone d'activité toute proche. L'aménagement envisagé de deux pôles de quartier aux Plans de Carros et reliés à la zone industrielle par des voies nouvelles répond à cet objectif.

Les équipements publics

Infrastructures

Sur le territoire communal, on relève certaines insuffisances au niveau de la voirie communale surtout dans le secteur collinaire nécessitant certaines améliorations.

Les enjeux les plus importants sont la mise en place d'un maillage de voies sur l'ensemble du territoire afin d'améliorer les relations inter-quartiers et de contribuer à une meilleure cohérence urbaine.

La structure urbaine de la commune manque en effet de cohérence du fait :

- de la vocation d'espaces bien marqués (ville nouvelle à connotation sociale, zone d'activité),
- d'espaces urbanisés collinaires important en surface et voués exclusivement à l'habitat individuel pavillonnaire et diffus,
- d'un centre de vie villageois avec peu de possibilité d'extension.

La recherche d'une cohérence urbaine exige avant tout d'assurer de meilleures relations entre eux étant donné qu'il est difficile d'envisager une mutation rapide des espaces collinaires.

En effet, les relations entre les secteurs urbanisés n'ont jamais été optimisées et ce cloisonnement est néfaste pour l'identité et l'homogénéité de la commune.

Les relations sont mal assurées entre :

- le secteur collinaire dans son ensemble et le reste du territoire,
- les Plans/la zone d'activités et le reste du territoire.

Les Plans sont aujourd'hui enclavés et l'accès principal se fait par le carrefour des Selves. Secteur à enjeux, il doit être désenclavé par la réalisation de deux voies le reliant à la zone industrielle au travers de deux révisions simplifiées approuvées.

La liaison directe ne peut être réalisée avec la ville nouvelle en raison de la présence du profond vallon de la Ginestière.

La réalisation du transport en commun de nature interurbaine, en plus du déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite, sera également un élément participant à la cohérence urbaine impliquant

notamment la réalisation de pôle d'échanges entre les secteurs d'habitat et d'activités. Il s'agit d'un projet à long terme inscrit à la DTA des Alpes Maritimes, qui pourra être envisagé sur une partie de l'emprise de la RM1.

Superstructures

La commune dispose d'un excellent niveau d'équipements permettant la satisfaction des besoins actuels.

Dans le cadre de son développement futur, les enjeux consistent à :

- les renforcer afin de répondre aux besoins des nouvelles populations ; la réservation de terrains s'impose,
- prévoir des équipements structurants inexistants aujourd'hui permettant de renforcer la position charnière et relais de Carros entre littoral et haut pays.

Par exemple, l'aire d'accueil des gens du voyage pourra prendre place au quartier de la Grave, à l'Est du territoire communal.

III.1.3. Le principe du respect de l'environnement

Utilisation économe et équilibrée des divers espaces

Ce thème a déjà été évoqué dans le chapitre relatif à la maîtrise de l'extension urbaine. Il a démontré que l'on a assisté depuis les années 1970 à une ouverture importante d'espaces naturels, boisés et agricoles à l'urbanisation.

L'enjeu consiste à optimiser l'utilisation des espaces déjà urbanisés et équipés. Cette démarche a conduit à montrer notamment les possibilités offertes au quartier des Plans et aux abords du village.

Le développement des activités industrielles et commerciales nécessite l'optimisation des espaces à vocation d'activités et aussi l'ouverture à l'urbanisation d'espaces nouveaux.

Face à cette double nécessité, la commune a affirmé sa volonté de protéger les terres agricoles en assurant la maîtrise foncière des zones agricoles intéressantes et sa volonté de préserver les grands espaces naturels dans leur continuité.

Ainsi, la notion de gestion économe et d'équilibre de l'espace ne doit pas soulever d'obstacles majeurs pour la commune.

La maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile.

Les problèmes de circulation sont néfastes pour la qualité de vie des habitants et pour le développement économique.

La réalisation de la RM 6202 bis a apporté une réponse aux problèmes de circulation (Nord/Sud). L'amélioration des caractéristiques de certaines liaisons et la création de voies internes au territoire communal sont de nature à faciliter la circulation automobile et à resserrer les liens.

Mais, il convient également de mener des actions contribuant à lutter contre le « tout automobile ».

La mise en place d'un transport en commun de nature interurbaine desservant la zone industrielle, en plus du déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite, est une priorité car il est à même d'apporter une réponse adaptée à la forte demande des déplacements avec le littoral. Son tracé le long de la plaine du Var qu'il faudra définir précisément s'avère l'un des éléments conditionnant l'aménagement de l'espace communal.

Il en résulte que des actions fortes doivent être menées à ses abords et plus particulièrement sur les premières pentes collinaires des Plans de Carros.

Son tracé et ses haltes détermineront également l'implantation et les caractéristiques des parkings relais et la restructuration du réseau de transports en commun existant.

Il convient d'encourager les déplacements doux en réalisant un réseau de pistes et de bandes cyclables, avec comme priorités :

- le long de la plaine du Var en assurant des liaisons avec le quartier des Plans,
- le long de la RM 2209, voies en corniche surplombant la vallée du Var et offrant d'intéressantes perspectives sur la vallée et les villages de la rive gauche, depuis le Mercantour jusqu'à l'embouchure du Var,
- la connexion entre la future piste cyclable et celle qui relie le Bec de l'Estéron au Littoral, et longeant la RM 901 à Carros.

Protection de l'environnement

Les risques naturels et technologiques

Les PLU doit prendre en compte :

- les risques mouvements de terrain même s'ils n'impactent le territoire que de façon limité
- Le risque inondation concerne presque essentiellement la plaine alluviale du Var. La préservation de la zone d'activités face aux risques d'inondation s'avère être l'un des enjeux majeurs.

Il convient par ailleurs de limiter le ruissellement dans les secteurs collinaires par la protection des vallons, par la mise en œuvre de prescriptions évitant une imperméabilisation excessive des sols et la mise en œuvre de mesures favorisant la rétention des eaux pluviales.

- La prévention du risque incendie s'effectuera par la préservation de masses boisées homogènes et la limitation de l'étalement urbain. La réhabilitation d'oliveraies ou d'espaces agricoles abandonnés s'avère un élément indispensable dans la lutte contre ce risque.
- Les risques technologiques sont clairement identifiés et font l'objet d'un Porter à Connaissance qui sera pris en compte dans le document d'urbanisme.

Le patrimoine environnemental

Le territoire communal bénéficie d'importantes mesures réglementaires de protection de l'environnement.

La prise en compte des protections réglementaires des grands espaces naturels de la commune devra permettre leur préservation.

La gestion de l'eau

La gestion de la ressource en eau constitue un enjeu important. Il convient de limiter les risques de pollution des cours d'eau et de la nappe phréatique du Var, et de participer à la valorisation et à la protection des milieux aquatiques.

Le patrimoine

Outre la préservation du patrimoine naturel, l'enjeu consiste également à assurer la protection :

- du village et de ses abords sans menacer le fragile équilibre,
- du patrimoine agreste constitué essentiellement par les espaces de cultures et des espaces de restanques. La préservation des oliveraies est décisive,
- des éléments patrimoniaux repérés au titre de l'article L.123-1-5-7^e du Code de l'Urbanisme (four à chaux, bibliothèque, château, monolithes, etc.)

III.2. Les hypothèses de croissance

L'élaboration de scénarios de croissance apparaît nécessaire pour permettre de cadrer les diverses options d'aménagement envisageables, qualitativement et quantitativement.

Ces scénarios sont définis à partir :

- des atouts et des contraintes du territoire, analysés dans le diagnostic,
- des stratégies communales de développement, à moyen et à long terme, énoncées au cours des travaux du P.L.U., pour les activités, le logement et les équipements,
- des capacités potentielles des sites,
- des orientations définies à l'échelle de l'agglomération, dans le cadre de ses compétences,
- des règles et orientations fixées à l'échelle supra communale (OIN, DTA, Métropole...).

III.2.1. Les conclusions du diagnostic

La commune de Carros compte 11 590 habitants en 2009.

Le développement de la commune s'est réalisé pour une part non négligeable au travers des flux migratoires entrants, soutenu par un excédent naturel positif.

Sur la dernière période intercensitaire (1999-2009), on observe une reprise de la croissance malgré la faiblesse du solde migratoire sur la même période.

La commune comptait, en 2009, 5702 actifs et 9,8% de chômeurs au sens du recensement. Entre 1999 et 2009 on a pu observer une augmentation des actifs et parallèlement à une baisse du nombre de chômeurs.

Les emplois localisés sur Carros sont essentiellement des emplois dans le tertiaire, notamment dans le secteur du commerce, des transports et dans le secteur de l'industrie et de l'artisanat. On note la présence de la 2^{ème} zone d'activités du département regroupant 8 000 emplois.

Carros est également un bassin d'habitat avec près de 4 554 logements en 2009 dont 92% en résidences principales.

Le nombre moyen d'occupants par résidences principales est en moyenne plus important que sur l'ensemble du département (2,7 à Carros contre 2,1 dans les Alpes Maritimes).

L'habitat collectif est dominant et représente 55,5 % des résidences principales en 2009.

III.2.2. Simulations et leurs conséquences

Les tableaux de simulation ci-après donnent les valeurs des paramètres socio-économiques ainsi que leur retranscription en terme de « superficie de terrain constructible » nécessaire à leur aboutissement.

La population et le logement

Postulats	Hypothèse 1 : croissance tendancielle	Hypothèse 2 : croissance attendue DTA/NCA	Hypothèse 3 : croissance forte
Croissance	0,8 %	0,6 %	1,9 %
Population estimée en 2020	12652 habitants	12 378 habitants	14256 habitants
Soit	+ 1062 habitants	+ 788 habitants	+2666 habitants
Logements neufs pour l'accueil de la croissance	+ 393	+ 291	+ 987
Taux d'occupation estimé à 2,7 hab/log			
dont 20 % sociaux, soit :	+ 78 logements	+ 58 logements	+ 197 logements
Répartition			
70 % des logements en immeubles collectifs	275 logements	203 logements	690 logements
30 % des logements en maisons individuelles	118 logements	88 logements	297 logements
Besoin en terme d'espace			
Immeubles collectifs (50log/ha)	5,5 ha	4 ha	14 ha
Maisons individuelles (10log/ha)	12 ha	9 ha	30 ha
Total besoin foncier	17,5 ha	13 ha	44 ha

La commune de Carros a connu jusqu'aux années 1990 une croissance démographique à deux chiffres (+23% entre 1968 et 1975 et +10,5% entre 1975 et 1982). Cette croissance, quasi nulle dans les années 1990, repart modérément depuis le recensement de 1999. Ainsi, en 2009, le nombre de carrossois recensés atteint 11590 personnes et le parc de logements se compose de 4554 unités. Depuis lors, l'attractivité n'a pas faibli et la zone d'emploi communautaire s'est consolidée, actant un regain mesuré mais réel de la commune à l'échelle métropolitaine et départementale.

L'hypothèse 1 propose comme scénario de base le maintien, jusqu'en 2020, du rythme de croissance démographique tel que constaté entre 1999 et 2009, soit 0.8 % par an. Cette croissance ne traduit pas l'ambition de la collectivité et n'est pas adaptée à la réalité du territoire. De plus, cette hypothèse ne tient pas compte des opérations en cours, en matière d'habitat notamment, qui vont largement renforcer l'attractivité de la commune au cœur de la vallée. Ce scénario de croissance ne correspond donc pas à la réalité observée sur le territoire communal.

L'hypothèse 2 transpose à Carros les objectifs chiffrés de la DTA des Alpes Maritimes. Ce rythme de croissance n'est pas satisfaisant dans la mesure où le positionnement de la commune, au cœur de la vallée du Var, au sein d'un espace stratégique pour le développement du département et de l'Opération d'Intérêt National Éco-vallée milite en faveur d'un développement fort.

L'hypothèse 3 prévoit quant à elle un développement plus important correspondant mieux aux enjeux de territoire. Cette croissance de 1,9% par an semble correspondre à la croissance probable de Carros à l'horizon 2020 et constitue l'hypothèse retenue par la collectivité.

L'application de cette croissance théorique, à l'horizon 2020, induit un apport de la population de l'ordre de 2666 personnes par rapport à la population recensée en 2009, soit environ 242 nouveaux habitants par an.

Cette nouvelle population engendre un besoin en logements de l'ordre de 89 unités par an (et 987 environ à l'horizon du PLU). Ce chiffre apparaît raisonnable à l'échelle de la commune et des projets qu'elle est susceptible de mettre en œuvre.

En effet, les opérations de programmation de logements, affichés dans le PLU permettent la satisfaction d'objectifs démographiques ambitieux ; le projet Saint Pierre prévoit la réalisation de près de 300 logements, le projet Lou Couletas envisage la création d'environ 400 logements. Ce sont donc 700 logements dont la réalisation est actée à court ou moyen terme.

Le reste des besoins pourra être satisfait par l'opération aux Tuillières ainsi que par une densification mesurée des dents creuses et des espaces interstitiels.

En terme de surface, le besoin théorique affiché est de 44 ha en répartissant la production à hauteur de 70 % de logements collectifs, soit environ 690 unités et 30% de maisons individuelles, soit 297 unités. La satisfaction des objectifs de production de logements passe par :

- la mobilisation d'un potentiel de dents creuses et d'espaces libres, notamment au sein de la zone UD aux Plans, et de la zone UE, capables de répondre aux besoins en habitat individuel.
- une ouverture à l'urbanisation estimée à 13 ha par rapport au POS opposable à laquelle s'ajoute le maintien de la zone d'urbanisation future dans le quartier de l'Évêché sur une superficie légèrement supérieure à 4,5 ha.

L'objectif de croissance et les projections de créations de logements s'implanteront dans la tache urbaine en comblement de dents creuses et participera donc à une économie foncière avérée. Le PLU affichant 15 ha environ d'ouvertures à l'urbanisation.

IV - LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET ET LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES

IV.1. Les choix d'aménagement et de développement

IV.1.1. Les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D) résultent des objectifs de développement, d'aménagement et de protection tels qu'ils ont été définis lors de la délibération du conseil communautaire relative à la prescription du Plan Local d'Urbanisme.

Les enjeux et les besoins identifiés et répertoriés dans les chapitres précédents ont permis de retenir les choix qui ont permis également d'établir le P.A.D.D.

Ainsi, il a été retenu comme principe majeur la préservation et la mise en valeur de l'environnement naturel et urbain constituant, avec le renforcement du rôle stratégique de ce territoire, les enjeux principaux des perspectives d'avenir de la commune.

Le projet de territoire de l'Eco-Vallée (étude EPA) à laquelle appartient la commune de Carros a été pris en compte dans le projet d'aménagement de la commune, tout comme l'étude sur les fonctionnalités écologiques dans l'éco-vallée (étude EPA) :

→ La prise en compte du projet de territoire de l'Eco-Vallée, des principes stratégiques d'aménagement et de développement durable de la plaine du Var

L'Eco-Vallée est l'une des plus vastes Opération d'Intérêt National en France. Son périmètre s'étend sur près de 10 000 hectares entre l'aéroport international de Nice Côte d'Azur et la confluence des fleuves Var, Estéron et Vesubie provenant du moyen et du haut pays azuréen.

Cet espace constitue le lien entre les deux éléments les plus emblématiques du territoire d'exception que sont les Alpes-Maritimes : la mer et la montagne. D'est en ouest, le périmètre de l'Eco-Vallée s'étend de coteau à coteau, soulignant l'unicité géographique et la diversité humaine de la vallée du Var.

Le projet de territoire de l'Eco-Vallée a été réalisé en 2001 par l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var. La stratégie générale qui sous-tend l'ensemble du projet Éco-Vallée se structure autour de deux dimensions complémentaires :

- Mettre l'homme au coeur du projet dans le respect des équilibres naturels
- Concevoir un projet d'aménagement et de développement plaçant l'environnement au coeur de la stratégie.

Dix objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Eco-Vallée. Ils se déclinent en principes et actions :

- 1) Forger une vision d'ensemble pour cet **espace remarquable**, et fonder sa **mutation économique et sociale** sur des bases écoexemplaires
- 2) Restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : **le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources** notamment l'eau et la biodiversité
- 3) Mettre en place une **stratégie de transports et de déplacements** en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture »
- 4) Mettre systématiquement en œuvre **le principe de la mixité des fonctions et des usages** (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Eco-Vallée : économie, éco-exemplarité, formation, emploi local...

- 5) Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions «d'arrière ville» qui ont été accumulées sur le territoire, **une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme**
- 6) Concevoir une **stratégie de développement économique d'ensemble** qui soit à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 40 000 à 50 000 emplois à terme
- 7) Créer un **nouveau modèle d'urbanisme** dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.
- 8) Expérimenter une **conception inédite du rapport ville-nature** et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire.
- 9) Proposer un aménagement qui intègre la **prise en compte des risques naturels**.
- 10) Se doter des moyens de **régulation du foncier** au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe «ni spoliation, ni spéculation».

Ce projet de territoire et les objectifs qu'il poursuit ont été pris en compte dans le PLU de Carros, notamment dans le développement de la zone industrielle, dans la politique de déplacements (réalisation de la RM6202 bis, desserte directe avec la liaison RM6202 bis/A8), la diversification de l'offre de logements, le renforcement du pôle de centralité secondaire que représente le secteur du « Méandre », le développement de la mixité fonctionnelle dans le quartier des Plans (projet de Lou Couletas, projet Saint-Pierre).

→ **La prise en compte du « guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'éco-vallée »**

En lien avec les engagements environnementaux nationaux et dans l'attente de la réalisation du futur Schéma Régional de Cohérence Ecologique, la commune de Carros souhaite, à l'occasion de l'élaboration de son PLU, préparer la constitution d'une trame des espaces naturels. La composition de cette trame prend en compte l'analyse de la fonctionnalité écologique de la vallée du Var réalisée par l'EPA et traduit la volonté de préserver les espaces naturels riches d'une biodiversité remarquable (**cf. II.4.b- La Trame Verte et Bleue**).

Ainsi les choix retenus pour établir le P.A.D.D sont:

Préserver et mettre en valeur l'environnement urbain et naturel



Structurer le territoire et affirmer l'identité des quartiers

La configuration spécifique du territoire de la commune, entre littoral et Haut Pays et au cœur de l'Éco-Vallée, nécessite une gestion particulière des espaces pour renforcer la vie sociale, les identités et les échanges. C'est pourquoi le choix retenu est :

- d'affirmer la vocation de rayonnement de Carros ville au centre de la vallée et de l'Opération d'Intérêt National (O.I.N) de la plaine du Var,
- de conforter l'urbanisation existante autour du village,
- de privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations en recherchant la création de points de centralité afin de gérer l'espace de façon économe et de maîtriser l'étalement urbain,
- de structurer les quartiers d'habitat pavillonnaire en fonction de leur niveau de desserte et dans un souci d'équilibre entre bâti et végétal,
- de favoriser la densification des secteurs déjà urbanisés au fur et à mesure de la réalisation des équipements notamment en matière d'assainissement et d'eau potable,
- de mettre en œuvre la requalification de la zone d'activité.

Ainsi, le P.L.U sera en mesure de garantir un développement communal harmonieux :

- par le renforcement de ces deux principaux pôles de centralité (Carros ville et village),
- par le développement de deux nouveaux pôles de centralité complémentaire aux Plans de Carros,
- par la structuration des espaces urbanisés des coteaux.

Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti

Le village historique témoigne d'un passé agricole et structurent l'identité de la commune marquée par l'histoire. Son avenir doit être assuré et son rayonnement préservé. Le choix retenu est de :

- poursuivre la mise en valeur du village historique,
- poursuivre le réaménagement de l'espace public,
- maintenir les témoignages de l'architecture rurale.

De ce fait, les mesures prises dans le cadre du P.L.U permettront la mise en valeur du patrimoine architectural communal aussi bien le patrimoine historique du village que le patrimoine du XX^e siècle de Carros Ville mais également le patrimoine agreste réparti sur l'ensemble du territoire.

Repenser les entrées de ville

Pour assurer la continuité paysagère de la vallée et éviter des ruptures brutales entre les formes urbaines, le choix retenu s'appuie sur la volonté d'offrir des entrées de ville valorisantes et à l'échelle des enjeux de développement de la vallée.

Ces objectifs nécessitent des mesures fortes, notamment :

- la finalisation de l'aménagement de la RM 6202 bis,
- le développer des transports en commun par l'aménagement d'un Transport en Commun de nature interurbaine en rive droite du Var.
- la requalification de l'entrée du territoire au carrefour de la Manda.
- le traitement paysager de la RM 901.

Les orientations retenues dans le cadre du P.A.D.D garantissent à terme un renforcement de l'accessibilité au territoire communal et assurent donc une pérennisation de son attractivité.

Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et l'environnement

La commune recouvre des espaces naturels d'une grande qualité paysagère et environnementale. Les vues, vallons, reliefs, espaces boisés... contribuent à la richesse de ce territoire. Les espaces naturels doivent être préservés et entretenus de façon encore plus importante. C'est pourquoi afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles, le choix retenu nécessite la prise des différentes mesures suivantes:

- prendre en compte la trame bleue et la trame verte pour préserver la biodiversité,
- protéger le socle du village,
- préserver les vues, notamment depuis les voies en corniches,
- maîtriser l'étalement urbain afin de préserver la structure paysagère,
- mettre en valeur les traces du passé agricole (restanques, oliveraies, etc),
- protéger les espaces naturels et les espaces boisés de qualité,
- protéger et mettre en valeur les espaces de montagne pour leur fonction structurante dans le grand paysage,
- accompagner la réalisation du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur,
- entretenir et protéger les vallons entaillant les espaces collinaires,
- préserver la ressource en eau et la nappe phréatique du Var,
- mettre en valeur les espaces environnementaux privilégiés,
- entretenir et surveiller les canaux en pied de coteaux,
- participer à la lutte contre le changement climatique.

Ainsi, les mesures prises dans le cadre du P.A.D.D sont compatibles avec les exigences de protection de l'environnement et du grand cadre paysager. En effet, le socle du village est protégé, les espaces naturels (boisements, vallons) identitaires de la commune et de la vallée ainsi que le Var, véritable colonne vertébrale de ce vaste espace.

Réduire l'exposition des biens et des personnes face aux risques naturels et technologiques

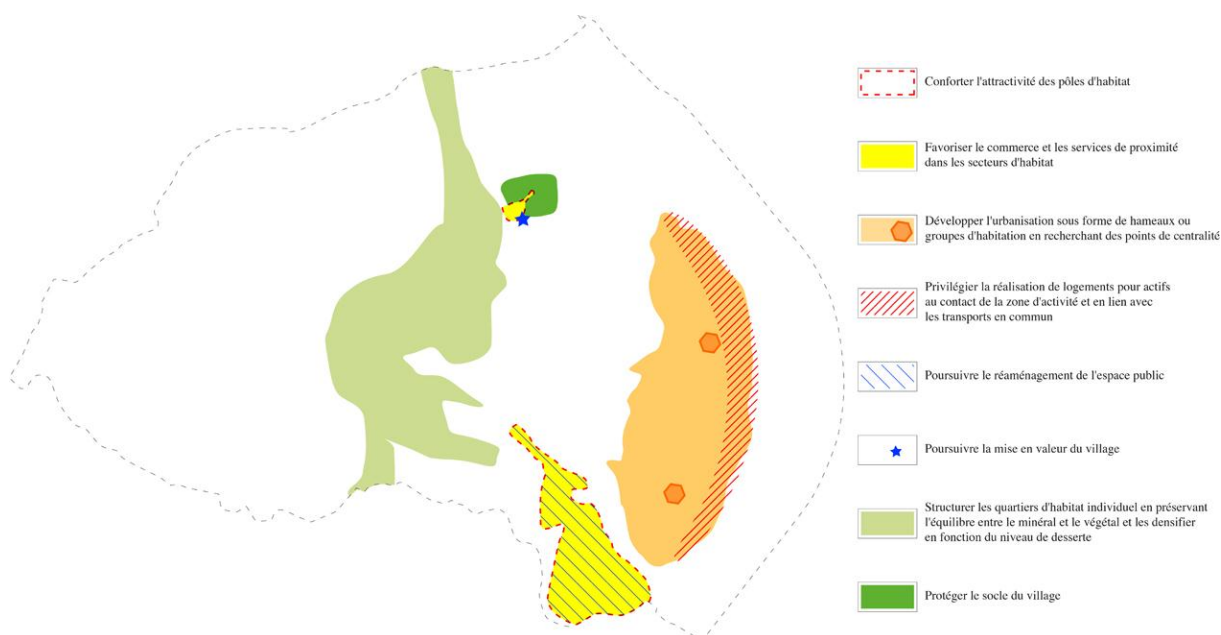
La commune étant située sur plusieurs périmètres de zones de risques, le choix retenu entend prendre en compte les mesures de précautions préconisées par les P.P.R inondation, mouvements de terrains, incendie et technologique, notamment :

- mettre en œuvre les dispositions des plans de prévention des risques naturels de mouvements de terrain, d'inondation et des risques technologiques,

- prévenir le risque mouvement de terrain :
 - en renforçant le réseau collectif d'évacuation des eaux,
 - en veillant au maintien du boisement et des couloirs naturels des vallons et ravins,
- diminuer le risque inondation :
 - en contrôlant l'imperméabilisation des sols dans les secteurs urbanisés,
 - en préservant les écoulements naturels,
- assurer la protection des biens et des personnes face aux risques technologiques,
- sécuriser les espaces urbanisés face aux risques incendies en assurant notamment le renforcement des réseaux d'eau et des hydrants.
- Maîtriser l'urbanisation dans les secteurs soumis au risque incendie, notamment les zones rouges du projet de PPRIF

Habiter et vivre à Carros

La commune de Carros constitue un bassin de vie au cœur de la vallée. Les mesures retenues dans le cadre du P.A.D.D visent notamment à renforcer l'attractivité du territoire.



Diversifier l'offre de logements et favoriser la mixité sociale

Pour maîtriser l'extension urbaine et faire face à la demande croissante en logements, il a été retenu le choix de :

- mettre en œuvre le Programme Local de l'Habitat communautaire,
- répondre aux besoins de la population et à la nécessaire mixité sociale,
- diversifier l'offre de logements (public et privé) en favorisant le «parcours résidentiel»,
- favoriser la production de logements pour actifs sur l'ensemble du territoire communal pour garantir une meilleure répartition géographique, en privilégiant toutefois la réalisation des projets au contact de la zone d'activité en lien avec les transports en commun,
- réaliser une aire d'accueil des gens du voyage,
- inciter à la construction de haute qualité environnementale,
- favoriser l'utilisation de dispositifs prenant en compte les énergies renouvelable.

Ainsi, les orientations du P.A.D.D visent à diversifier l'offre de logements en prenant en compte toutes les strates de la population et tous les besoins au travers notamment de la création d'une aire d'accueil des gens

du voyage. Elles entendent également favoriser les parcours résidentiels afin que les carrossois puissent s'y installer à toutes les étapes de leur vie. De plus, le P.A.D.D s'engage en faveur du développement durable en incitant à la construction de haute qualité environnementale et en favorisant l'utilisation de dispositifs prenant en compte les énergies renouvelables.

Satisfaire les besoins en matière de services et d'équipements publics

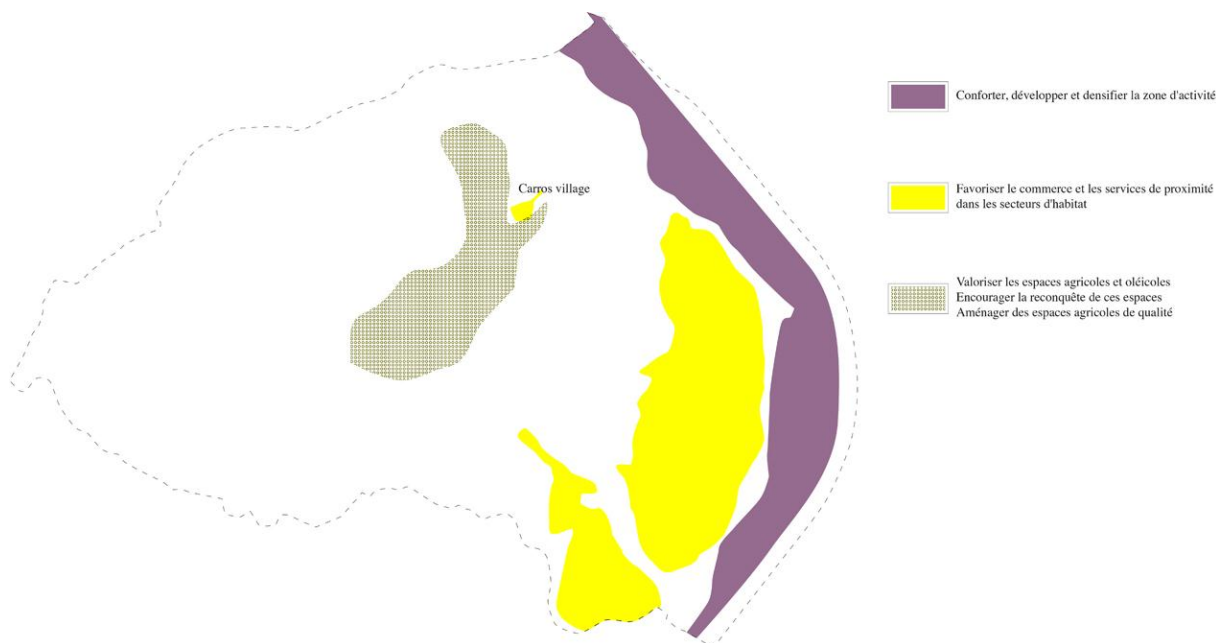
Le développement démographique mais aussi l'attractivité touristique du territoire nécessite le renforcement des équipements et services existants ainsi que la création de nouveaux pour faire face aux besoins. C'est afin de répondre à cette demande que le choix retenu doit être de nature à :

- favoriser l'implantation des équipements structurants pour la satisfaction des besoins de la population communale et des territoires voisins,
- développer et mettre en valeur les équipements et les services de proximité,
- permettre l'accès à la culture et aux sports pour tous,
- accroître l'offre de services pour les actifs de la zone industrielle,
- réaliser les travaux de recalibrage et de renforcement des réseaux d'eau et d'assainissement desservant la zone d'activité.

Le rayonnement de Carros au sein de la vallée est assuré par ces mesures. Les équipements publics seront renforcés, pérennisant ainsi l'attractivité du territoire. Les besoins de la population actuelle et future sont également pris en compte.

Travailler à Carros

La commune comprend la deuxième zone d'activités du département et la première de Nice Côte d'Azur. Le P.A.D.D s'attache à garantir des conditions favorables à la création d'emplois qui pourront bénéficier aux carrossois et plus largement à l'ensemble des communes voisines.



Développer les activités économiques

Les activités économiques contribuent au dynamisme et à l'attractivité de la commune. C'est pourquoi le choix retenu s'attache particulièrement à les soutenir et les développer. Les mesures suivantes sont donc prises à cet effet :

- conforter et développer la zone d'activité industrielle et artisanale,
- maintenir et développer l'économie des pôles de centralité,
- soutenir les créations d'emplois,
- permettre la densification de la zone d'activité avec notamment une harmonisation des règles de hauteur et de stationnement et encourager la diversification des activités au sein d'un même volume,
- aménager des espaces agricoles de qualité,
- valoriser les activités agricoles et oléicoles dans le secteur collinaire,
- encourager la reconquête d'espaces agricoles ou oléicoles pour assurer ainsi la diversité des milieux et la lutte contre le risque incendie,
- encourager le développement du tourisme de découverte économique et du tourisme d'affaire en collaboration avec les entreprises de la zone industrielle,
- encourager le développement du tourisme lié à l'agriculture et aux activités de pleine nature en s'appuyant sur la création du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur.

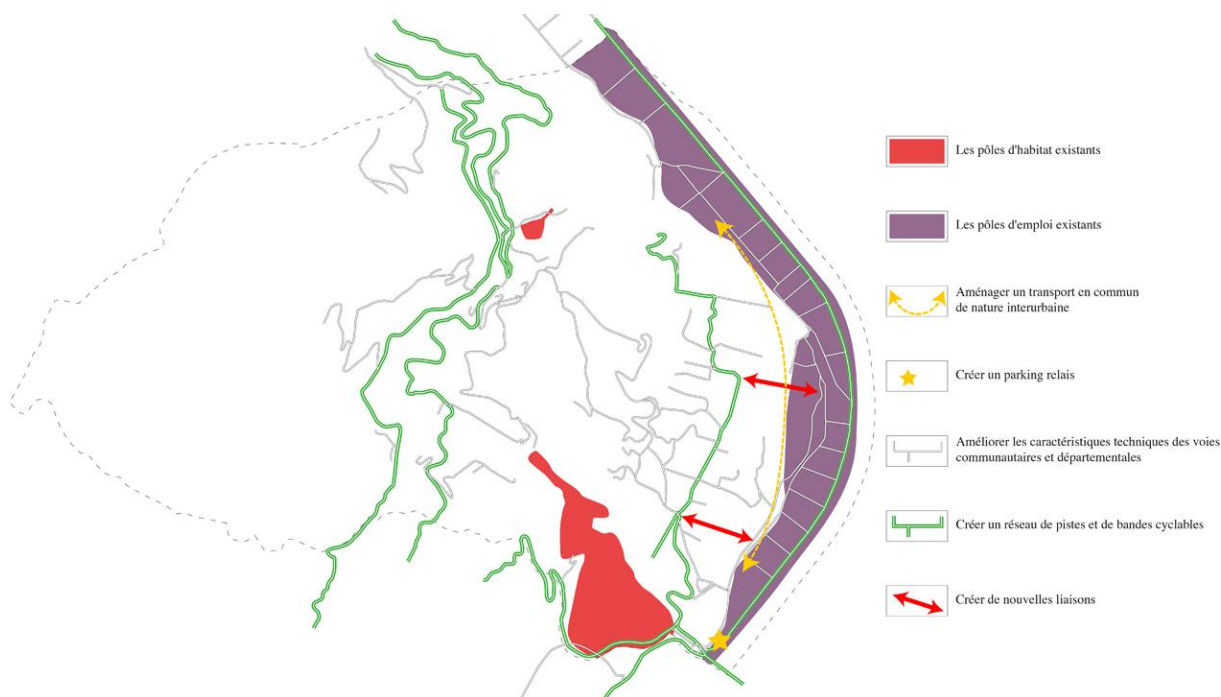
Toutes les dimensions du développement économique sont prises en compte : l'agriculture est préservée, l'accent est mis également sur l'artisanat et l'industrie, le tourisme est développé.

Les orientations du P.A.D.D garantissent un développement harmonieux de l'appareil économique local dont le rayonnement dépasse les limites communales.

Conforter l'activité au sein des quartiers

Le choix retenu tient à assurer la diversité des fonctions urbaines pour renforcer l'animation des quartiers. Pour cela il est projeté de permettre l'installation d'activités économiques de proximité dans les quartiers d'habitat. Ainsi, le renforcement et le développement des commerces et services de proximité garantissent la mixité fonctionnelle des quartiers.

Mieux se déplacer



Favoriser l'offre de transport en commun

Pour réussir à limiter les déplacements automobiles, une des solutions consiste à encourager le report modal sur les transports en commun. Pour que leur part modale augmente, l'offre doit être améliorée. Ainsi le choix retenu propose plusieurs mesures pour y parvenir :

- développer les transports collectifs par l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var. Il s'agit d'un projet à long terme inscrit à la DTA des Alpes Maritimes, qui pourra être envisagé sur une partie de l'emprise de la RD1.
- accompagner, à plus longue échéance, le déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var,
- réaliser un parking relais en liaison avec les futurs transports en commun,
- améliorer le cadencement des réseaux de bus existants,
- favoriser l'accès des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite.

Ainsi, le P.A.D.D entend garantir le développement des transports en commun afin de limiter les déplacements automobiles mais également de participer à la réduction de gaz à effet de serre. Ces orientations du P.A.D.D sont également de nature à soutenir l'attractivité du territoire.

Améliorer le maillage des voiries primaires et secondaires

Pour parvenir à une bonne fluidité de la circulation, les déplacements doivent s'effectuer sur une voirie bien organisée et correctement entretenue. Ainsi, le choix retenu doit être de nature à :

- améliorer la circulation et les flux,
- favoriser les échanges internes et externes,
- créer des boulevards urbains entre les Plans et la zone d'activité,
- améliorer les caractéristiques techniques des voies communautaires et départementales.

Les dessertes internes au territoire sont globalement bonnes. Le P.A.D.D ambitionne de compléter le maillage du territoire. Ainsi, il est retenu le principe de création de deux boulevards urbains entre le quartier des Plans et la zones d'activités. Ces deux nouveaux axes assurent une liaison plus rapide entre ces deux espaces stratégiques pour le futur du territoire.

Encourager et sécuriser les modes de déplacements doux

La Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A) préconise de réduire les déplacements automobiles et de favoriser les modes de déplacements doux afin de réduire les pollutions aussi bien sonores qu'atmosphériques.

Le choix retenu est de :

- créer un réseau de pistes et de bandes cyclables qui maille le territoire, favorisant les modes de déplacements doux,
- favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite,
- développer les cheminements piétonniers.

Dans un souci de développement durable et en cohérence avec le développement des transports en commun, le P.A.D.D prévoit le développement des modes doux.

Par exemple, des pistes et des bandes cyclables seront aménagées le long des voies en corniche notamment pour la promenade, d'une part, et le long de la route des Plans et le long de la zone d'activités pour les déplacements domicile/travail, d'autre part.

Renforcer l'offre en stationnement

Le stationnement peut se montrer problématique lorsqu'il se fait en-dehors des espaces prévus à cet effet. Afin de maintenir les conditions de stationnement dans l'ensemble des quartiers, le choix retenu est de préserver les espaces de stationnement à proximité des centres de vie existants.

IV.1.2. L'analyse environnementale des orientations du P.A.D.D.

Le projet communal de Carros répond aux enjeux environnementaux de son territoire de manière transversale au travers des différentes orientations d'aménagements et objectifs retenus dans son PADD.

La commune de Carros souhaite asseoir son positionnement stratégique au cœur de la plaine du Var, territoire charnière qui développe de nombreux échanges avec le territoire de Nice Côte d'Azur et de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Eco-vallée. Il s'agira de poursuivre harmonieusement l'organisation du territoire carrossois par une maîtrise de l'extension urbaine, le maintien du dynamisme économique, la recherche de la diversité des fonctions et la protection de l'environnement.

La préservation et la valorisation de l'environnement urbain et naturel apparaît comme l'axe premier du projet communal. A travers cette grande orientation, la commune appuie sa volonté de préserver l'identité des quartiers, le patrimoine naturel, de qualifier les entrées de ville, et de limiter l'exposition aux risques naturels et technologiques :

- Afin de limiter l'étalement urbain, l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations sera privilégiée et la densification des secteurs déjà urbanisés sera favorisée.
- Les entrées de ville seront qualifiées, notamment au travers du traitement paysager de la RM901.
- Une attention particulière sera apportée sur la préservation de la biodiversité, par la prise en compte des trames verte et bleue ainsi que des continuités écologiques qu'elles révèlent. L'entretien et la protection des canaux et vallons appuie la volonté de la commune de préserver la trame bleue.
- La protection et la valorisation des espaces de montagne, des espaces boisés de qualité et des paysages agrestes traditionnels, permettra de maintenir les structures paysagères caractéristiques du patrimoine naturel carrossois.
- La nappe phréatique du Var et la ressource en eau seront préservées
- En matière de risques, le projet communal prend en compte les dispositions des plans de prévention des risques naturels de mouvements de terrain, d'inondation et des risques technologiques, et vise différents objectifs de prévention et de réduction des risques et incendie.

Le second axe du projet communal porte sur le développement équilibré de l'offre de logements et d'équipements. La dimension environnementale de ce développement est abordée à travers différents objectifs :

- L'offre de logements pour actifs sera localisée en priorité dans les secteurs situés à proximité de la zone d'activité en lien avec les transports en commun.
- La haute qualité environnementale ainsi que l'utilisation des énergies renouvelables seront favorisées dans les opérations nouvelles
- Le développement et la valorisation d'équipements et de services de proximité permettront de limiter les déplacements.
- L'amélioration du raccordement aux réseaux d'eau et d'assainissement desservant la zone d'activité réduira les risques de pollutions diffuses.

Le développement des activités économiques et le maintien du dynamisme actuel est un des enjeux majeurs du projet communal de Carros. Le travail sur la densité et la valorisation des activités économiques impacte de manière plus ou moins directe l'environnement naturel :

- La densification de la zone d'activité permettra d'éviter qu'elle ne s'étende dans la plaine et limitera ainsi son impact sur le territoire
- Les espaces agricoles seront développés et valorisés sur les coteaux. A l'interface entre les zones bâties et les espaces boisés, ils joueront un rôle de coupe-feux.
- La création du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur est l'occasion d'encourager le développement du tourisme vert, activité valorisant les atouts et les caractéristiques des espaces naturels et agricoles du territoire.

La problématique des déplacements et de la réduction de leurs effets néfastes sur l'environnement est abordée dans le quatrième axe du projet communal :

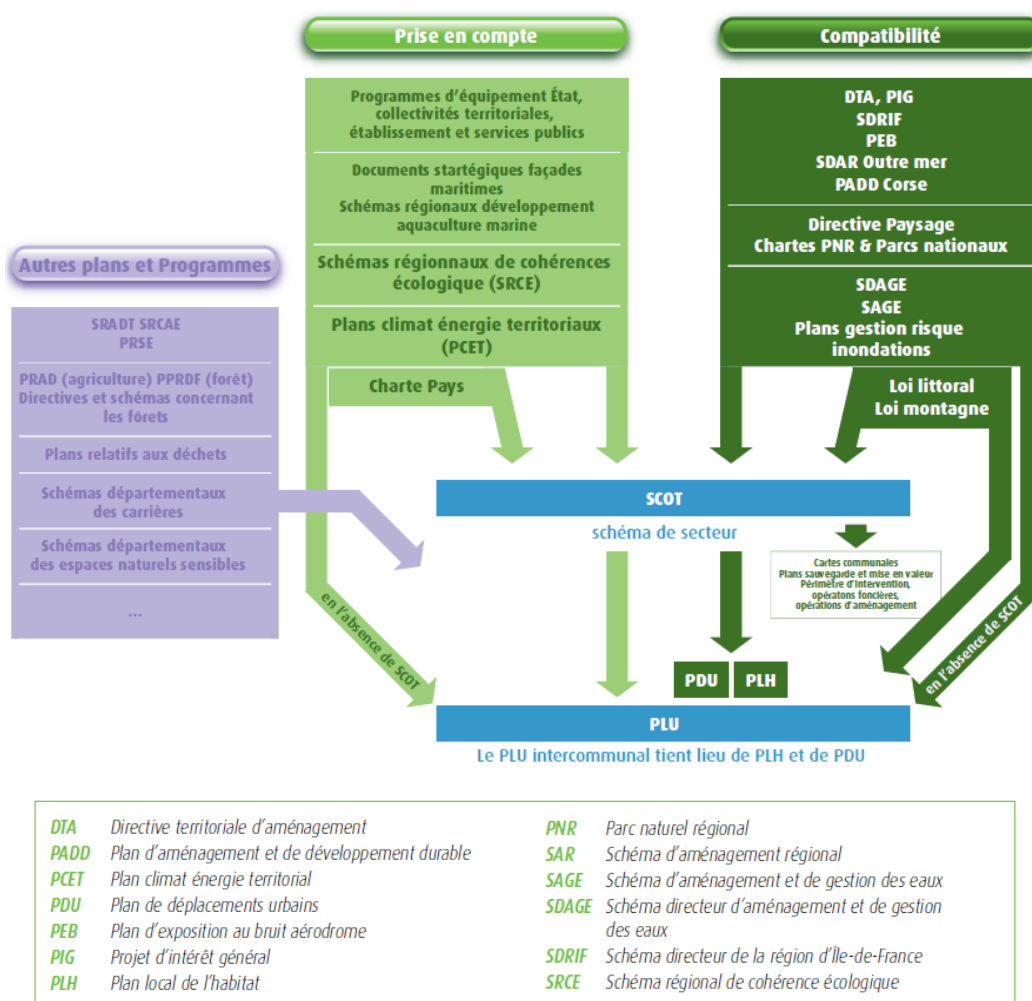
- Les mobilités douces seront développées à travers la création d'un réseau de pistes et bandes cyclables maillant le territoire.

Orientations du PADD	Prise en compte des enjeux environnementaux	Effets induits
Axe 1 : Préserver et mettre en valeur l'environnement urbain et naturel	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier une urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations - Qualifier les entrées de ville - Favoriser la densification des secteurs déjà urbanisés - Prendre en compte la trame verte et la trame bleue - Préserver la structure paysagère - Mettre en valeur les traces du passé agricole - Prendre en compte les plans de prévention des risques - Mettre en place des mesures permettant de limiter l'exposition des biens et des personnes aux risques naturels et technologiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation de la consommation d'espace - Qualité paysagère des entrées de ville - Préservation de la biodiversité et des continuités écologiques - Préservation des paysages urbains et naturels - Sécurité des personnes
Axe 2 : Habiter et vivre à Carros	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier la construction de logements pour actifs à proximité de la zone d'activité et des transports en commun - Favoriser les démarches de haute qualité environnementale des constructions et l'utilisation des énergies renouvelables - Développer et valoriser les équipements et services de proximité - Réaliser les travaux de recalibrage et de renforcement des réseaux d'eau et d'assainissement desservant la zone d'activité - 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation de l'utilisation de la voiture - Réduction des consommations énergétiques - Diminution de la pollution atmosphérique - Meilleure gestion des eaux usées
Axe 3 : Travailler à Carros	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre la densification de la zone d'activité - Aménager des espaces agricoles de qualité - Valoriser les activités agricoles et oléicoles sur les coteaux - Encourager la reconquête des espaces agricoles - Encourager le développement du tourisme vert 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation de l'étalement urbain et des nuisances - Maintien des paysages agricoles sur les coteaux - Réduction du risque incendie - Valorisation des espaces agricoles et naturels
Axe 4 : Mieux se déplacer	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les transports en commun - Créer un réseau de modes doux 	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores - Réduction de l'usage de la voiture par une offre complémentaire des réseaux de transports alternatifs

IV.2. La traduction des principaux documents supra-communaux dans le PLU

L'élaboration du PLU de Carros s'inscrit dans un cadre complexe comprenant différents acteurs, principalement publics. Ils produisent chacun à leur échelle des règles ou orientations que le PLU doit prendre en compte ou appliquer.

Ainsi, conformément à l'article R.123-2-1 du Code de l'Urbanisme, mais également de l'article R.122-20 du Code de l'Environnement, le rapport environnemental comprend une présentation de l'articulation « avec d'autres plans et documents visés à l'article R. 122-17 [du Code de l'Environnement] et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ».



Source : Références – L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, Commissariat général au développement durable, Décembre 2011

IV.2.1. Les plans et programmes avec lesquels le PLU doit être compatible en l'absence d'un SCoT approuvé

Le code de l'urbanisme introduit une hiérarchie entre les différents documents d'urbanisme, plans et programmes, et un rapport de compatibilité entre certains d'entre eux. Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.

SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée 2010-2015 <i>Approuvé le 20 novembre 2009</i> Traduit les exigences de la Directive Cadre sur l'Eau	Orientations fondamentales	Traduction dans le PLU
	<ul style="list-style-type: none"> Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> → Les objectifs assignés aux masses d'eaux et leur état actuel sont repris dans le rapport de présentation (Etat Initial de l'Environnement) → Les problèmes à traiter dans le cadre du programme de mesures sont mis en évidence (Etat Initial de l'Environnement) → Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle → Le fleuve du Var fait l'objet d'un SAGE
	<ul style="list-style-type: none"> Prendre en compte, préserver et restaurer les zones humides 	Sans objet
	<ul style="list-style-type: none"> Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> → Le lit du Var, qui forme un cordon végétal structurant, est protégé et valorisé par un classement en zone N stricte → Ce classement assure sa sauvegarde conformément aux exigences de la ZPS et de la ZNIEFF appliquées le long du Var → La préservation de la trame verte et bleue du territoire contribue à la protection de la biodiversité en assurant des limites franches à l'urbanisation
	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer la gestion des espèces faunistiques et floristiques dans les politiques de gestion de l'eau 	
	<ul style="list-style-type: none"> Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine 	<ul style="list-style-type: none"> → Le classement en zone N du lit du Var assure la protection de la nappe phréatique → Au pied de coteau, entre la zone d'activités et le quartier des Plans, une zone naturelle est préservée par des mesures de protection strictes et inclut plusieurs captages assurant l'alimentation en eau potable de la commune et des communes voisines ; ces captages sont ainsi préservés de toute urbanisation
	<ul style="list-style-type: none"> Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et anticipant l'avenir 	<ul style="list-style-type: none"> → Le rapport de présentation fait des prévisions sur l'évolution démographique → Le rapport de présentation fait un état des lieux de la ressource disponible

		→ La ressource disponible est suffisante pour répondre aux besoins futurs
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle ▪ Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques ▪ Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses 	→ L'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement des zones urbaines, et notamment de la zone UZ relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle → Le lit du Var est protégé et valorisé par un classement en zone N stricte
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau 	→ Le PLU prend en compte les dispositions du PPRI de la basse vallée du Var : le zonage du PPRI est identifié sur le document graphique du PLU et son règlement s'applique sur le territoire → La gestion du risque inondation se traduit également par des mesures limitant l'imperméabilisation des sols dans les secteurs urbanisés et préservant les écoulements naturels
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en œuvre une politique dédiée et adaptée au littoral et au milieu marin en termes de gestion et de restauration physique des milieux 	Sans objet
SAGE de la Basse Vallée du Var <i>Approuvé le 12 janvier 1995</i>	Orientations fondamentales	Traduction dans le PLU
	Espace vallée : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Faire connaître les liens entre ressource en eau et bassin versant à un large public 	→ Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle
	Espace nappe : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afficher les objectifs de qualité ▪ Mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver ▪ Réserver des espaces pour l'usage eau potable ▪ Sécuriser l'alimentation en eau potable ▪ Lutter contre toutes les sources de pollution ▪ Préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe ▪ Garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement ▪ Accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource 	→ Le classement en zone N du lit du Var assure la protection de la nappe phréatique → Au pied de coteau, entre la zone d'activités et le quartier des Plans, une zone naturelle est préservée par des mesures de protection strictes et inclut plusieurs captages assurant l'alimentation en eau potable de la commune et des communes voisines ; ces captages sont ainsi préservés de toute urbanisation → Les objectifs assignés aux masses d'eaux et leur état actuel sont repris dans le rapport de présentation (Etat Initial de l'Environnement) → Les problèmes à traiter dans le cadre du programme de mesures sont mis en évidence (Etat Initial de l'Environnement) → Les milieux aquatiques des vallons et de la

		<p>plaine sont protégés par un classement en zone naturelle</p> <p>→ L'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement des zones urbaines, et notamment de la zone UZ relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle</p>
	Espace vital : <ul style="list-style-type: none"> Préserver un espace fonctionnel du lit Eviter de nouvelles infrastructures dans le lit du Var Favoriser le retour d'un transport solide Concevoir l'espace vital dans une approche globale et environnementale Organiser la gestion des crues Inscrire le risque inondation dans l'aménagement du territoire Réduire les apports polluants Faire comprendre le fonctionnement physique du Var aux populations de la basse vallée 	<p>→ Le lit du Var est protégé par un classement en zone N stricte</p> <p>→ Le PPRI de la basse vallée du Var est pris en compte dans le projet de PLU (document graphique et rapport de présentation)</p> <p>→ L'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement des zones urbaines, et notamment de la zone UZ relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle</p>
	Espace pluvial : <ul style="list-style-type: none"> Favoriser le fonctionnement hydraulique des vallons et de leurs exutoires canalisés Mieux connaître le fonctionnement hydraulique des canaux agricoles Repenser le fonctionnement hydraulique de la vallée pour l'adapter aux nouveaux enjeux Lutter contre les apports de pollutions diffuses 	<p>→ Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle</p> <p>→ Le PLU prend en compte les dispositions du PPRI de la basse vallée du Var : le zonage du PPRI est identifié sur le document graphique du PLU et son règlement s'applique sur le territoire</p> <p>→ La gestion du risque inondation se traduit également par des mesures limitant l'imperméabilisation des sols dans les secteurs urbanisés et préservant les écoulements naturels</p>
DTA des Alpes-Maritimes	Orientations fondamentales	Traduction dans le PLU
	<ul style="list-style-type: none"> Confortement du positionnement des Alpes-Maritimes 	<p>La commune est située sur l'axe de liaison nord sud du département. Cet axe, représenté initialement par la RM 6202, est en phase de restructuration avec notamment, la réalisation de la RM 6202 bis. L'amélioration de cette liaison routière majeure est l'un des éléments de confortement du positionnement des Alpes Maritimes dans la Région.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Préservation et valorisation de l'environnement 	<p>Espaces naturels</p> <p>Les zones N du PLU ont été largement étendues par rapport aux zones ND du POS. Le massif collinaire à l'ouest de la commune est préservé par un classement en zone N et une servitude d'Espaces Boisés Classés. Sur les marges des zones</p>

		<p>d'habitat pavillonnaire des coteaux, des espaces naturels anciennement à vocation urbaine sont désormais protégés. Dans le secteur des Plans, plusieurs nouvelles zones N ont été créées. Ces différents reclassements participent à la limitation de l'urbanisation et notamment du mitage des espaces naturels, et contribuent au maintien des continuités écologiques entre le massif et la plaine.</p> <p>Espaces paysagers sensibles Les espaces paysagers sensibles sont identifiés sur les coteaux, à l'interface avec les espaces boisés. Le projet de PLU préserve ces secteurs en maîtrisant l'urbanisation sur les espaces déjà bâtis (par la mise en place d'une superficie minimale des terrains constructibles en zone UE) et en protégeant les franges boisées par un reclassement en zone N.</p> <p>Espaces agricoles Les surfaces classées en zone agricole ont augmenté entre le zonage du POS et celui du PLU. D'anciens espaces voués à l'agriculture traditionnelle ont ainsi été reclassés en zone A. La préservation de ces espaces agricoles participe ainsi au maintien des paysages agrestes traditionnels, au maintien des milieux ouverts favorables à l'avifaune et à la protection des zones bâties contre le risque incendie.</p> <p>Axe bleu La trame bleue est protégée dans le PLU par le classement en zone N du fleuve Var.</p> <p>Centre ancien Le centre ancien fait l'objet d'un zonage spécifique UA qui prend en compte les caractéristiques urbaines et architecturales du site. Le patrimoine bâti remarquable est également protégé au titre de l'article L.123-1-57° du Code de l'Urbanisme.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Maîtrise du développement 	<p>Carros ville figure dans la D.T.A comme « pôle d'échange principal » au regard des infrastructures de déplacements. En outre, c'est un « centre secondaire » en termes d'armature urbaine et d'équipement.</p> <p>Le bilan entre « ouvertures » et « limitations » à l'urbanisation est positif, ce qui témoigne d'un effort de maîtrise de l'étalement urbain et la consommation foncière.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des risques naturels 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des dispositions des plans de prévention des risques naturels de mouvements de terrain, d'inondation, de feux de forêt et des risques technologiques

		<ul style="list-style-type: none"> • Prévention du risque mouvement de terrain : <ul style="list-style-type: none"> - en renforçant le réseau collectif d'évacuation des eaux, - en veillant au maintien du boisement et des couloirs naturels des vallons et ravins, • Diminution du risque inondation : <ul style="list-style-type: none"> - en contrôlant l'imperméabilisation des sols dans les secteurs urbanisés, - en préservant les écoulements naturels, • Protection des biens et des personnes face aux risques technologiques, • Sécurisation des espaces urbanisés face aux risques incendies en assurant notamment le renforcement des réseaux d'eau et des hydrants. • Maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs soumis au risque incendie, notamment les zones rouges du projet de PPRIF
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transformation de l' « espace coupure » actuel qu'est le fleuve en « espace lien » au centre de l'agglomération azurée 	Le lit du Var est protégé par un classement en zone N
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun 	<p>Pour réussir à limiter les déplacements automobiles, une des solutions consiste à encourager le report modal sur les transports en commun. Pour que leur part modale augmente, l'offre doit être améliorée. Ainsi, le PLU a retenu plusieurs mesures pour y parvenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développer les transports collectifs par l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var. Il s'agit d'un projet à long terme inscrit à la DTA des Alpes Maritimes. - accompagner, à plus longue échéance, le déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var, - réaliser un parking relais en liaison avec les futurs transports en commun, - améliorer le cadencement des réseaux de bus existants.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dans la plaine, maintien de coupures vertes transversales, réalisation d'un maillage de voiries végétalisées sur les versants, valorisation des grandes structures de paysage et protection des ressources en eau provenant du Var et de sa nappe 	<p>Le lit du Var, qui forme un cordon végétal structurant, est protégé et valorisé par un classement en zone N</p> <p>Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle et des EBC, jusque dans la plaine</p>
Charte du PNR des Préalpes d'Azur	Orientations fondamentales	Traduction dans le PLU
	<p>Définir et mettre en œuvre une stratégie de préservation, de gestion et de valorisation de l'exceptionnelle biodiversité des Préalpes d'Azur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mieux connaître la biodiversité des Préalpes d'Azur pour faire du Parc un observatoire des 	La préservation de la trame verte et bleue du territoire contribue à la protection de la biodiversité en assurant des limites franches à l'urbanisation. Les espaces boisés et les vallons sont préservés de l'urbanisation par un classement

	<p>patrimoines naturels et du changement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir et gérer l'exceptionnelle biodiversité présente sur le territoire - Organiser la gestion de la fréquentation des espaces naturels 	<p>en zone N et dans certains secteurs, cette protection est renforcée par des EBC. Ces espaces constituent les réservoirs de biodiversité qu'il convient de préserver.</p>
	<p>Exprimer le potentiel agricole, pastoral et forestier des Préalpes d'Azur, au service de la biodiversité, du cadre de vie et d'une alimentation saine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enrayer la régression de l'agriculture et du pastoralisme - Tirer parti du bassin de consommation de la Côte d'Azur pour développer une agriculture de proximité - Rechercher et valoriser l'exemplarité environnementale - Développer une gestion forestière concertée valorisant le potentiel de la filière bois 	<p>Valorisation des traces du passé agricole, maintien et création de zones agricoles.</p>
	<p>Protéger le château d'eau ouest azuréen :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gérer les 6 bassins versants et les milieux aquatiques des Préalpes d'Azur - Connaître pour conserver et valoriser le vaste territoire karstique des Préalpes d'Azur 	<p>Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle. L'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement des zones urbaines, et notamment de la zone UZ relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle</p>
	<p>Ancrer le territoire dans une économie rurale viable et équilibrée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer une économie endogène pour une meilleure répartition territoriale de l'emploi et des services - Miser sur les ressources locales, la qualité et l'exemplarité environnementale 	<p>Sans objet</p>
	<p>Relever le défi d'une gestion exemplaire des ressources énergétiques et des déchets en milieu rural :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rechercher la sobriété énergétique et valoriser localement les énergies renouvelables compatibles avec les enjeux patrimoniaux - Réduire la production de déchets, encourager le recyclage et contribuer aux actions de sensibilisation et d'information 	<p>Dans l'article 11 « Aspect extérieur » du règlement des zones à vocation urbaines du PLU, l'utilisation des énergies renouvelables et les constructions bioclimatiques sont admises. Un paragraphe précise également les modalités d'installation et d'insertion des équipements individuels de production d'énergies renouvelables participant à la lutte contre le changement climatique tout en garantissant une bonne insertion architecturale.</p> <p>Dans les zones agricoles, ce même article stipule que les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique.</p>
	<p>Répondre au besoin de développement sans hypothéquer les atouts environnementaux et la dimension sociale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir des formes urbaines économes en espace favorisant la vie sociale et le dynamisme économique des centre-bourgs - Promouvoir des démarches de qualité architecturale préservant le caractère exceptionnel des villages 	<p>La protection du patrimoine bâti de la commune repose à la fois sur la valorisation du patrimoine historique du village, du patrimoine du XXe de Carros-Ville et du patrimoine agreste. Le présent PLU identifie dans le document graphique les éléments remarquables à protéger, en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme qui permet désormais à la commune de définir sa propre protection en répertoriant certains</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Exprimer une politique de déplacement exemplaire en milieu montagnard reculé - Préserver la vocation agricole des terres 	<p>éléments « à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique ».</p>
	<p>Préserver et anticiper les paysages de demain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comprendre les mécanismes de transformation des paysages des Préalpes d'Azur et consolider les repères identitaires - Garantir une protection des paysages emblématiques et une gestion maîtrisée des paysages 	<p>Les boisements des coteaux, des espaces de montagne ainsi que le socle villageois sont protégés et mis en valeur par un classement en zone naturelle et/ou en Espace Boisé Classé.</p> <p>La préservation des paysages collinaires passe également par un objectif visant la maîtrise de l'étalement urbain, notamment par une urbanisation sous forme de hameaux, le maintien d'un équilibre entre bâti et végétal, ainsi que des mesures de densification.</p> <p>Le PLU identifie au document graphique des servitudes pour les préserver les vues remarquables sur les voies en corniches sur les routes métropolitaines n°2209 et n°1 et à La Bachasse le long du chemin du Clos de Ripert. Dans ces secteurs, les constructions sont soumises à des règles d'implantation spécifiques.</p> <p>La politique de préservation des espaces agricoles se traduit à la fois par un reclassement de la quasi-totalité des zones NC au POS en zones A au PLU, par le confortement d'exploitations existantes et par le déclassement des espaces ne présentant pas de valeur agronomique notable</p>
	<p>Développer une stratégie ambitieuse en faveur des patrimoines culturels et de l'expression culturelle des habitants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consolider la connaissance des patrimoines bâtis, ethnographiques et historiques des Préalpes d'Azur pour un projet de conservation adapté - Renforcer l'offre culturelle des territoires ruraux isolés et développer les actions de valorisation des patrimoines culturels 	Sans objet
	<p>Structurer une offre touristique de valorisation des patrimoines intégrée à la politique de préservation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une nouvelle gouvernance pour conduire une stratégie touristique des Préalpes d'Azur inscrite dans le cadre de la Charte européenne du tourisme durable - Positionner les Préalpes d'Azur sur un tourisme rural de qualité - Gérer les flux récréatifs en structurant les activités de pleine nature 	Sans objet
	<p>Coordonner la diffusion des savoirs et promouvoir les savoir-être dans une relation nouvelle entre Préalpes d'Azur et littoral urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire découvrir les Préalpes d'Azur au jeune public par l'éducation au territoire et au développement durable à l'échelon local 	Sans objet

	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les habitants et usagers du territoire à la fragilité des patrimoines 	
	Stimuler la formation et l'insertion dans un contexte économique local fragile : <ul style="list-style-type: none"> - Développer la formation et l'accès à l'emploi dans les filières locales ou émergentes du développement durable - Soutenir l'insertion des personnes les plus fragiles 	Sans objet
	Construire un PNR exemplaire au niveau environnemental et social, démocratique et fédérateur des énergies pour l'intérêt général : <ul style="list-style-type: none"> - Développer la responsabilité sociale et environnementale du Syndicat Mixte de gestion - Mobiliser le levier de la coopération interterritoriale et des partenariats, s'engager résolument sur une gouvernance élargie - Faire du soutien à l'innovation une mission prioritaire du Parc - Suivre l'évolution du territoire et évaluer en continu la mise en œuvre de la Charte 	Sans objet

• Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur a été arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 28 janvier 2008.

Le PDU a été approuvé avant l'entrée de Carros dans NCA, néanmoins des actions la concernent.

Les principaux enjeux du PDU sont :

- améliorer la sécurité des déplacements,
- mieux maîtriser le volume des déplacements en voiture,
- maîtriser l'étalement urbain,
- promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public,
- développer un meilleur équilibre entre centre et régions excentrées.

Par exemple, il est prévu de créer une zone de stationnement à proximité du pont de la Manda : 50 places sur la commune de Colomars et 50 places sur la commune de Carros. Il s'agit de terrains communaux situés au quartier de la Tourre.

IV.2.2. Les plans et programmes que le PLU doit prendre en compte

En complément des documents pour lesquels un rapport de compatibilité est exigé, le code de l'urbanisme prévoit que les documents d'urbanisme prennent en compte un certain nombre d'autres plans et programmes. La notion de prise en compte est moins stricte que celle de la compatibilité et implique de ne pas ignorer les objectifs généraux d'un autre document.

• Le Schéma Régionale de Cohérence Ecologique (SRCE)

Instaurés par les lois issues du Grenelle de l'environnement, les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE) devront être mis en place par les collectivités avant la fin 2012. La prescription de ces schémas part du constat de déclin de la biodiversité en France, provoqué par la fragmentation des milieux naturels. L'aménagement des espaces pour les activités humaines concourt en effet à une modification radicale de l'environnement dont l'effet sur la biodiversité se fait aujourd'hui ressentir.

L'élaboration du SRCE, co-pilotée par l'Etat et la Région, a démarré fin novembre 2011, par la désignation d'un groupement de maîtrise d'œuvre. Le calendrier du SRCE s'effectue sur 26 mois, avec une phase d'élaboration d'une première version du SRCE attendue pour fin 2012 tout début 2013. L'année 2013 sera consacrée aux consultations et enquête publique. Deux autres versions seront donc produites suite à ces phases de large concertation.

Le SRCE n'étant pas disponible, le PLU a pris en compte les problématiques de cohérence écologique en intégrant les notions de trames verte et bleue et de leur préservation.

• Le Plan Climat Energie 2009-2013 des Alpes-Maritimes

La démarche du Plan d'actions Climat Energie à l'échelle territoriale (PCET) vise une déclinaison locale des engagements internationaux et nationaux et la Loi d'orientation issue du Grenelle de l'Environnement incite à une généralisation des Plans Climat Energie Territoriaux sur tout le territoire national d'ici 2012.

Le Conseil Général des Alpes-Maritimes s'est engagé dans la lutte contre le changement climatique avec, comme première étape, en 2006, la réalisation du Bilan Carbone sur le périmètre de son propre patrimoine. Un pas supplémentaire a été franchi en 2007 avec la réalisation, à l'échelle départementale, du Bilan Carbone et d'un plan d'actions Climat Energie, qui répond également la problématique de sécurisation électrique de l'Est PACA.

Les actions proposées par le Plan Climat concernent les transports, l'urbanisme, la gestion des énergies et celle des ressources en eau. Sous forme de fiches-actions, le plan d'actions est organisé autour de cinq thématiques.

	Orientations fondamentales	Traduction dans le PLU
Déplacements et urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> - Développer une offre de transport en commun et intermodale, diversifiée et accessible, avec un taux important de couverture territoriale et horaire. L'accessibilité pour tous concerne l'accessibilité financière, cognitive et physique (PMR). - Favoriser le lien entre urbanisation et axes transport en commun. - Encourager et développer les 	<p>Pour réussir à limiter les déplacements automobiles, une des solutions consiste à encourager le report modal sur les transports en commun. Pour que leur part modale augmente, l'offre doit être améliorée. Ainsi, le PLU a retenu plusieurs mesures pour y parvenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développer les transports collectifs par l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var. Il s'agit d'un projet à long terme inscrit à la DTA des Alpes Maritimes.

	<p>déplacements en modes doux (piétons/vélos) selon les caractéristiques du territoire (littoral, moyen et haut-pays).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organiser et limiter le recours au véhicule particulier motorisé, notamment en « autosolisme » (1 personne/voiture). 	<ul style="list-style-type: none"> - accompagner, à plus longue échéance, le déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var, - réaliser un parking relais en liaison avec les futurs transports en commun à proximité du pont de la Manda, - améliorer le cadencement des réseaux de bus existants.
Densité et formes urbaines	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier les espaces de renouvellement urbain et le cas échéant les extensions limitées, - Oeuvrer en faveur d'un renouvellement urbain accru - Réfléchir à des compositions urbaines économes en espaces et maîtriser les extensions 	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des niveaux de densité sur l'ensemble de la commune - Objectifs de modération de la consommation de l'espace et de la lutte contre l'étalement urbain - Confortement de l'urbanisation existante autour du village, - Privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations en recherchant la création de points de centralité afin de gérer l'espace de façon économe et de maîtriser l'étalement urbain, - Structuration des quartiers d'habitat pavillonnaire en fonction de leur niveau de desserte et dans un souci d'équilibre entre bâti et végétal, - Favoriser la densification des secteurs déjà urbanisés au fur et à mesure de la réalisation des équipements notamment en matière d'assainissement et d'eau potable, - Mise en œuvre de la requalification de la zone d'activité.
Mixités	<ul style="list-style-type: none"> - Oeuvrer pour une meilleure mixité fonctionnelle dans les espaces urbains existants et à venir ; - Assurer une plus grande diversité de l'habitat pour permettre l'accueil le plus large possible de population ; - Rompre l'isolement, encourager le mélange des générations. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat communautaire, - Réponse aux besoins de la population et à la nécessaire mixité sociale, - Diversification de l'offre de logements (public et privé) en favorisant le « parcours résidentiel », - Incitation à la production de logements pour actifs sur l'ensemble du territoire communal - Réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage,
Energie	<ul style="list-style-type: none"> - L'organisation urbaine et l'aménagement du territoire, afin de favoriser et contribuer à l'efficacité énergétique et d'être cohérent avec les objectifs de maîtrise des consommations énergétiques (l'agglomération, la ville, les quartiers). - La conception et 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans l'article 11 « Aspect extérieur » du règlement des zones à vocation urbaines du PLU, l'utilisation des énergies renouvelables et les constructions bioclimatiques sont admises. Un paragraphe précise également les modalités d'installation et d'insertion des équipements individuels de production d'énergies renouvelables

	<p>l'aménagement du bâti, afin de répondre aux normes et réglementations thermiques (type d'habitat, formes urbaines, implantation, prise en compte des facteurs climatique locaux...).</p> <ul style="list-style-type: none"> - La recherche des meilleures performances énergétiques du bâti, en identifiant systématiquement les scénarios énergétiques, en ayant recours aux énergies renouvelables (ENR) ainsi qu'aux matériaux et procédés de construction innovants. - Le traitement des espaces publics et notamment de l'éclairage public (concilier qualité des ambiances, sécurité des espaces et réduction des charges). - Le recours aux productions énergétiques locales (notamment la filière bois et le solaire). Ces productions peuvent être assurées de façon individuelles (solaire, géothermie) ou assurées par la collectivité (biomasse, bois, fermes solaires). 	<p>participant à la lutte contre le changement climatique tout en garantissant une bonne insertion architecturale.</p> <p>Dans les zones agricoles, ce même article stipule que les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique.</p>
Espaces non-bâti, publics et semi-publics	<ul style="list-style-type: none"> - Penser et concevoir des espaces publics de qualité et multifonctionnels - Créer, au sein des opérations, des lieux de rencontre - Civiliser les espaces publics de voiries - Améliorer le confort estival en ville 	<p>Les boisements des coteaux, des espaces de montagne ainsi que le socle villageois sont protégés et mis en valeur par un classement en zone naturelle et/ou en Espace Boisé Classé.</p> <p>La préservation des paysages collinaires passe également par un objectif visant la maîtrise de l'étalement urbain.</p> <p>Le PLU identifie au document graphique des servitudes pour préserver les vues remarquables sur les voies en corniches.</p>
Biodiversité et continuités écologiques	<ul style="list-style-type: none"> - Protéger les espaces et milieux naturels identifiés dans la DTA 06, et la biodiversité, en s'assurant d'une bonne diversité d'occupation - Préserver et valoriser les « espaces de nature ordinaire ». - Mettre en place des corridors écologiques, en établissant notamment un schéma départemental des grandes liaisons écologiques d'est en 	<p>La préservation de la trame verte et bleue du territoire contribue à la protection de la biodiversité en assurant des limites franches à l'urbanisation. Les espaces boisés et les vallons sont préservés de l'urbanisation par un classement en zone N et dans certains secteurs, cette protection est renforcée par des EBC.</p> <p>Ces espaces constituent les réservoirs de biodiversité qu'il convient de préserver.</p> <p>Le lit du Var, qui forme un cordon végétal</p>

	<p>ouest et du nord au sud.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire entrer la nature en ville et réinvestir qualitativement les façades littorales. - Associer protection et gestion, en privilégiant la gestion différenciée. - Prendre en compte le littoral et le milieu marin. 	<p>structurant, est protégé et valorisé par un classement en zone N stricte.</p> <p>Les milieux aquatiques des vallons et de la plaine sont protégés par un classement en zone naturelle et des EBC, jusque dans la plaine</p>
Paysages	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver et valoriser le grand paysage et les entités paysagères, les identités locales dans les espaces bâtis, naturels et agricoles résiduels ; - Préserver et améliorer les sites remarquables ; - Identifier, préserver et améliorer les éléments structurants du paysage ; - Préserver et entretenir la diversité des paysages. - Veiller à l'intégration paysagère des aménagements. 	<p>La préservation des paysages collinaires passe également par un objectif visant la maîtrise de l'étalement urbain.</p> <p>La politique de préservation des espaces agricoles se traduit à la fois par un reclassement de la quasi-totalité des zones NC au POS en zones A au PLU, par le confortement d'exploitations existantes et par le déclassement des espaces ne présentant pas de valeur agronomique notable</p>
Eaux pluviales et aménagement	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver l'aspect naturel du lit des cours d'eau et prioriser les solutions qui ne minéralisent pas les écoulements naturels ; - Concevoir des aménagements et des bâtiments qui limitent l'imperméabilisation, favorisent l'infiltration, exceptées sur les surfaces potentiellement polluées, organisent la rétention, avec rejet à débit limité, favorisent la récupération pour une réutilisation ; - Concevoir ou réhabiliter les infrastructures routières en intégrant le traitement quantitatif et qualitatif des eaux pluviales 	<p><i>Cf. « Compatibilité du PLU avec le SDAGE et le SAGE »</i></p>
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> - Satisfaire les besoins en équipements de collecte et de traitement - Accroître le niveau de recyclage des déchets du territoire : - Limiter et valoriser les déchets de chantier. - Valoriser l'énergie issue de la biomasse ou des gaz de décharge. - Intégrer dans le paysage les points de ramassage et dans les logements les équipements nécessaires au tri sélectif. - Sensibiliser la population, 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse de la politique actuelle de gestion des déchets

	notamment les enfants, formidable vecteur de sensibilisation des adultes.	
Communications numériques	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser, dans un niveau de proximité, la traduction opérationnelle des recommandations stratégiques du futur schéma directeur départemental ; - Traduire les exigences induites pour l'aménagement numérique du territoire de demain dans les documents d'urbanisme 	<i>Sans objet</i>
Participation citoyenne	<ul style="list-style-type: none"> - La prise en compte de cette dimension au début et tout au long du projet, voire dans sa mise en oeuvre et son élaboration. - Une conduite de projet et une participation citoyenne qui organisent l'expression de ceux que l'on cherche à impliquer. - La volonté de créer une culture commune relative au développement durable du territoire, d'où, souvent, une part importante d'information/formation. - L'affirmation d'un partage d'éléments qui conduisent à la décision, sachant que la prise de décision reste aux élus. 	Conformément à l'art. L.123-6 du Code de l'urbanisme, Nice Côte d'Azur a prescrit l'élaboration du PLU et fixé les modalités de la concertation publique.

IV.3. Les motifs de la délimitation des zones et des dispositions réglementaires

IV.3.1 - Les choix relatifs aux zones urbaines

Les zones urbaines résidentielles

Elles correspondent sur les documents graphiques et réglementaires aux zones suivantes :

- la zone UA concernant le centre ancien,
- la zone UB à vocation d'habitat collectif et individuel dense à Carros Ville,
- la zone UC à vocation d'habitat groupé,
- la zone UD à vocation d'habitat pavillonnaire aux Plans de Carros,
- la zone UE à vocation d'habitat pavillonnaire et diffus.

Nom de la zone	Superficie (ha)	% par rapport à la surface totale
UA	2.2	0.14
UB	61.3	3.90
UC	13.8	0.89
UD	163.9	10.67
UE	149	9.70
Total des zones	390.2	25.4

Les principales règles du plan local d'urbanisme

Les règles d'urbanisme des zones urbaines résidentielles ont été définies à partir des connaissances précises des quartiers, de leur morphologie et de leurs spécificités. Les règles décrites ci-après sont celles qui tendent à être communes à toutes les zones; les règles particulières seront explicitées pour chaque zone.

Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites dans les zones urbaines résidentielles, les activités ou installations incompatibles avec le caractère résidentiel des quartiers et qui sont sans rapport avec celles liées à la vie quotidienne.

- les constructions à usage d'habitations légères de loisirs,
- les constructions à usage industriel et d'entrepôts (la zone UA autorise les entrepôts dans la limite de 70m² de surface de plancher),
- les constructions à usage agricole et forestier,
- les caravanes isolées,
- les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et les caravanes,
- les parcs résidentiels de loisirs,
- les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravanes et de camping-cars,
- les carrières,
- les parcs d'attractions,
- les installations classées à l'exception de celles visées à l'article 2,
- les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visées à l'article 2.

En raison de leur caractère urbanisé et dense, les zones UA, UB et UC ne peuvent accueillir de serres ni d'occupations et utilisations du sol liées aux activités agricoles.

Les activités liées à l'artisanat et à l'hôtellerie ne sont pas autorisées dans le secteur UBb, et le secteur UCd ne pourra pas accueillir des constructions à usage d'artisanat ou de commerce compte tenu de la spécificité de cette zone à vocation résidentielle.

Les constructions à usage d'habitation sont interdites en zone UBa, à l'exception des logements de fonction, en raison de la spécificité de cet espace urbain constitué à vocation d'équipements collectifs et de commerces.

De plus, afin de ne pas pénaliser le développement économique du village, les entrepôts sont autorisés à condition d'être liés et nécessaires aux activités autorisées dans la zone et dans la limite de 70 m² de surface de plancher.

Article 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Dans toutes les zones, sont soumises à conditions particulières les constructions ou installations non interdites à l'article 1.

On retrouve ainsi :

- les installations classées soumises à autorisation ou à déclarations liées à la vie quotidienne du quartier,
- les affouillements et les exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone,
- les ouvrages et les installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif.

Dans les secteurs concernés des risques naturels, des risques technologiques ou des nuisances, délimités aux documents graphiques ou en annexes du PLU, toutes les occupations et utilisations du sol non interdites à l'article 1 doivent respecter les dispositions de l'article 6 des dispositions générales du règlement. En tout état de cause, ce sont les dispositions les plus restrictives qui s'appliquent sur le dit-terrain.

Les affouillements et les exhaussements du sol ne sont autorisés qu'à condition d'être indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone et devront se faire de manière à perturber le moins possible le modelé des restanques existantes afin de préserver au mieux la structure paysagère agreste.

En zone UD, sont aussi soumises à des conditions particulières les occupations et utilisations du sol dans les espaces concernés par un secteur d'études au titre de l'article L.123-2-a du code l'urbanisme. Les réfections sont autorisées et les extensions des constructions existantes seront limitées à 20 m² de surface de plancher afin de permettre une adaptabilité des constructions aux habitants.

D'autre part, dans les secteurs UEa et UEb dans le cas d'un lotissement ou de constructions de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette fait l'objet d'une division, les règles édictées par les différents articles du règlement de ces secteurs sont applicables afin de ne pas rompre l'harmonie des lieux et préserver ces espaces présentant des enjeux paysagers.

Enfin, dans toutes les zones susceptibles de voir se créer un lotissement comportant au moins 5 lot (UB, UC, UD et UE), des dispositions spécifiques sont prises afin de garantir la création d'équipements collectifs tels des aires de stationnement visiteur, des locaux pour les poubelles et le tri sélectif. Cette mesure vise à rationaliser l'organisation urbaine de ces secteurs.

Article 3 - Accès et voirie

Pour l'ensemble des zones urbaines résidentielles sont rappelés les principes relatifs aux exigences de sécurité publique, de défense contre l'incendie et de ramassage des ordures ménagères.

Pour être constructible, tout terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celles de ces voies qui présenteraient une gêne ou un risque pour la circulation est interdit.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

En outre, il est défini des largeurs minimales de chaussée pour les voies en servitude privée, dans les zones UD et UE, afin de garantir la même sécurité de circulation des voies et des véhicules de secours conformément à l'article R. 111-5 du code de l'urbanisme.

Enfin, le règlement graphique crée pour la totalité des zones, des Emplacements Réservés dédiés à l'amélioration du réseau viaire.

Article 4 - Desserte par les réseaux

Dans toutes les zones urbaines résidentielles, les constructions ou installations requérant une alimentation en eau potable ainsi que l'assainissement doivent être raccordées au réseau public, s'il existe.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement individuel en conformité avec la réglementation sanitaire en vigueur est admis; il doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau, lorsque celui-ci sera réalisé. Cette mesure permet d'anticiper la réalisation des réseaux d'assainissement dans les quartiers non équipés actuellement.

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur d'eaux pluviales.

En cas d'absence de réseau d'eaux pluviales, des mesures sont prises afin de limiter au maximum les contraintes liées aux pluies torrentielles et favoriser un bon écoulement ou la collecte des eaux pluviales.

Ces dispositions assurent le contrôle des ruissellements issus des nouvelles constructions afin de limiter l'impact de celles-ci sur le risque d'inondation.

Dans toutes les zones U à vocation résidentielle, les branchements nouveaux devront être réalisés en sous terrain afin de ne pas nuire à la qualité paysagère des espaces.

Article 5 - Caractéristiques des terrains

Afin de préserver la qualité paysagère de certains secteurs, les perspectives visuelles, les formes urbaines et paysagères traditionnelles, les secteurs UEa et UEb, bénéficient de la règle de superficie minimale.

Cette disposition sera précisée dans les paragraphes spécifiques de ces secteurs.

Dans les autres zones (UA, UB, UC, UD), il n'est pas fixé de superficie minimale. En effet, il s'agit de secteurs urbains denses et structurés ou de secteur sans enjeux paysagers et disposant d'une desserte par le réseau d'assainissement satisfaisante.

Article 6 - Implantation des constructions les unes par rapport aux voies et aux emprises publiques

La règle impose un recul des bâtiments par rapport à l'alignement existant ou futur des voies. Le niveau de recul diffère en fonction de la typologie du bâti existant ou recherché de chaque secteur.

Elle permet de dessiner la forme urbaine et de la structurer le long des axes de circulation.

Pour des raisons évidentes de sécurité et de lutte contre les nuisances, les bâtiments doivent s'implanter à une distance au moins égale à 10 mètres en UB, UCb et 15 mètres en UD, UE de l'alignement des routes métropolitaines.

Dans toutes les zones, les installations et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter à l'alignement.

Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives traduisent, pour chaque zone, les morphologies urbaines préexistantes. Elles sont détaillées ci-après.

Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Cet article non obligatoire n'est pas réglementé; les autres règles permettant déjà de contrôler la forme urbaine.

Article 9 - Emprise au sol

Les règles d'emprises au sol traduisent, pour certaines zones, les morphologies urbaines préexistantes ou recherchées. Elles sont détaillées ci-après.

Article 10 - Hauteur maximum des constructions

Des règles de hauteur ont été déterminées en fonction de la typologie urbaine existante et de la vocation attribuée à chaque zone.

Les conditions de mesure de ces hauteurs sont communes à toutes les zones. La hauteur est mesurée du sol naturel ou excavé au point le plus haut à l'égout du toit. La règle instaurée consiste à limiter la hauteur des bâtiments afin de préserver le gabarit traditionnel des constructions et assurer une bonne insertion dans le site.

Dans chaque zone, la hauteur des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif pourra déroger à la règle lorsque les caractéristiques techniques l'imposent.

Article 11 - Aspect extérieur

Cet article rappelle les dispositions générales relatives à la simplicité et à la nécessaire harmonie du bâti avec son environnement urbain et naturel.

De plus, il définit les principes généraux permettant de garantir à la fois une qualité architecturale, une diversification du bâti, et d'inciter à l'utilisation des énergies renouvelables et à la construction bioclimatique. Par exemple, en façade est interdite l'utilisation d'imitations de matériaux, les enduits seront teintés dans la masse, ...

De même, un paragraphe précise les modalités d'installation et d'insertion des équipements individuels de production d'énergies renouvelables afin favoriser l'utilisation de ces dispositifs participant à la lutte contre le changement climatique tout en en garantissant la bonne insertion architecturale.

Article 12 - Stationnement

Cet article fixe les dispositions qui permettront d'éviter un stationnement important le long des voies. Il détermine des normes en fonction de la surface de plancher, du caractère collectif ou individuel de la construction, et du type d'activités accueillies.

Il ne s'applique pas en UA puisqu'il s'agit d'un bâti dense et ancien avec une configuration non adaptée à la circulation automobile. Le stationnement s'effectuera alors en périphérie.

Dans les autres zones, cet article fixe des normes strictes, avec notamment un minimum de deux places de stationnement par logement. Les deux places de stationnement visent à répondre aux modes de vie contemporains qui voient les ménages et notamment les couples, posséder en moyenne plus d'un véhicule par personne. Cette observation ne va pas pour autant à l'encontre de l'utilisation des moyens de transports publics.

Il est également exigé la création de places de stationnements pour les deux-roues. Cette disposition vise à promouvoir l'utilisation des deux-roues (motos et vélos) et participe par conséquent à la lutte contre les changements climatiques.

Les normes de stationnement ont été édictées en fonction des types d'occupation du sol admis d'une part, et en fonction des possibilités de stationnement dans l'espace public, d'autre part. Ainsi, par exemple en zone UE, il est exigé une place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher pour les constructions à usage de logements et 1 place pour 10 personnes pouvant être accueillies pour les établissements recevant du public. Cette distinction permet de tenir compte des besoins propres à chaque occupation et des modes d'utilisation futures de ces places de stationnement.

Enfin, il est précisé que dans le cadre d'une extension les normes de stationnement ne s'appliqueront qu'aux extensions afin de ne pas pénaliser les projets de densification des secteurs qui concourent à la mise en œuvre du principe de renouvellement urbain voulu par la municipalité au travers du P.L.U.

Article 13 - Espaces libres et plantations - espaces boisés classés

Cet article rappelle les règles générales permettant d'assurer un traitement paysager de qualité des espaces libres et indique les autres rôles que peuvent jouer les plantations quant à la qualité de l'air notamment.

Afin de préserver l'ossature végétale et la trame paysagère communale, il est rappelé que tout abattage d'arbres est interdit, que les projets devront veiller à préserver la végétation existante et que les aires de stationnement devront être plantées à raison d'un arbre en pleine terre pour 4 places au minimum en zone UE.

Les espaces boisés classés sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme et les surfaces libres de toute occupation du sol devront être traitées en espaces verts en zones UC, UD et UE. De même, les espaces plantés identifiés aux plans de zonage doivent être préservés de toute urbanisation en zones UA, UB, UC, UD et UE dans des modalités spécifiques.

Article 14 - Coefficient d'occupation du sol

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation du sol pour les bâtiments scolaires, sanitaires ou hospitaliers, ni aux équipements d'infrastructure.

Le C.O.S n'est pas réglementé dans les zones où aucune évolution importante de la morphologie urbaine n'est attendue (UA, UBa2, UBb1, UBb2), et où les règles précédentes permettent déjà de limiter le volume bâti.

Pour les autres zones, le C.O.S a été défini de manière à traduire les morphologies urbaines existantes ou recherchées de chaque quartier tout en accompagnant une évolution dans le temps.

Dans les zones UC et UD, le P.L.U entend développer et conforter les pôles d'habitat en opérant un resserrement de l'habitat pavillonnaire et une densification des zones d'habitat groupé. Cela permet de répondre à l'enjeu de renouvellement urbain et de gestion économe de l'espace (conformément au P.A.D.D) qui favorise le développement de l'offre de logement sans accentuer l'étalement urbain.

Cette démarche est consolidée dans le P.L.U par l'instauration de servitudes urbaines au titre de la mixité sociale :

- 3 secteurs sont soumis aux dispositions de l'article L. 123-2-b du code de l'urbanisme,
- 1 secteur est soumis aux dispositions de l'article L. 123-1-5-16° du code de l'urbanisme.

La zone UA : le village

→ Objectifs et destination de la zone UA

Le village constitue un des éléments patrimoniaux et historiques majeurs de la commune. C'est pourquoi la zone UA est destinée à être une zone de protection stricte de l'enveloppe existante. La volonté exprimée consiste à figer la silhouette villageoise.

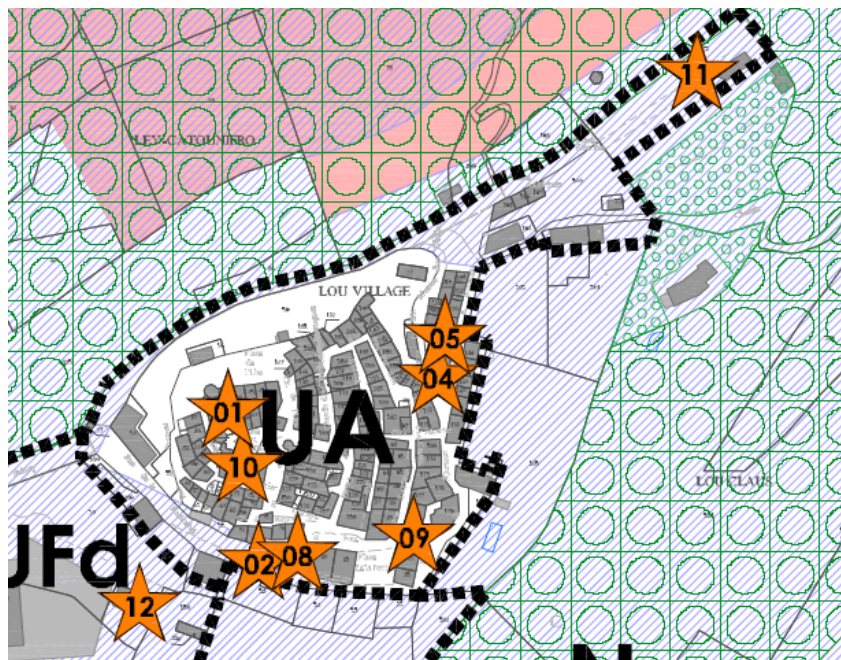
→ Explication du zonage

Le village est aisément identifiable par:

- un tissu dense et resserré, ponctué d'espaces publics de petites superficies,
- un bâti ancien qui occupe la majeure partie des parcelles,
- la mitoyenneté et la continuité du bâti, des ruelles étroites.

L'ensemble des bâtiments présentant ces caractéristiques a été inclus dans la zone UA. Ces limites sont figées par le chemin de l'Hubac au Nord et l'avenue de la Résistance au Sud. Les stationnements du centre-ville sont inclus dans la zone et constituent une péninsule orientée vers le Nord Est.

Cette zone couvre une superficie de 2 hectares et ne comporte ni EBC, ni Emplacements réservés.



→ Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UA

Le village ayant été repéré comme élément majeur du patrimoine de la commune, tant d'un point de vue historique qu'architectural et paysager, les articles réglementant la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol tendent à être restrictifs tout en permettant une certaine mixité des fonctions urbaines.

Les premières mesures permettant de protéger le cadre bâti du centre résident dans **les articles 1 et 2** (occupations et utilisations du sol interdites et autorisées sous conditions particulières). À l'instar des autres zones urbaines résidentielles, sont en particulier exclues toutes constructions non compatibles avec le caractère résidentiel et qui sont sans rapport avec les activités liées à la vie quotidienne (industrie, agriculture, etc.).

La zone UA étant une zone déjà constituée, très dense et n'étant pas amenée à évoluer de façon significative, les accès et voiries sont peu réglementés (**articles 3**).

Règles d'implantation

Afin de rester fidèle à l'image urbaine du village et de le préserver, l'évolution de la volumétrie des bâtiments existants est admise de manière très modérée. Pour cela, l'article 6 réglemente la morphologie de la zone. Ainsi, les constructions doivent s'implanter, par exemple, à l'exception des balcons, à l'alignement des voies publiques afin de préserver la trame urbaine existante.

Hauteur

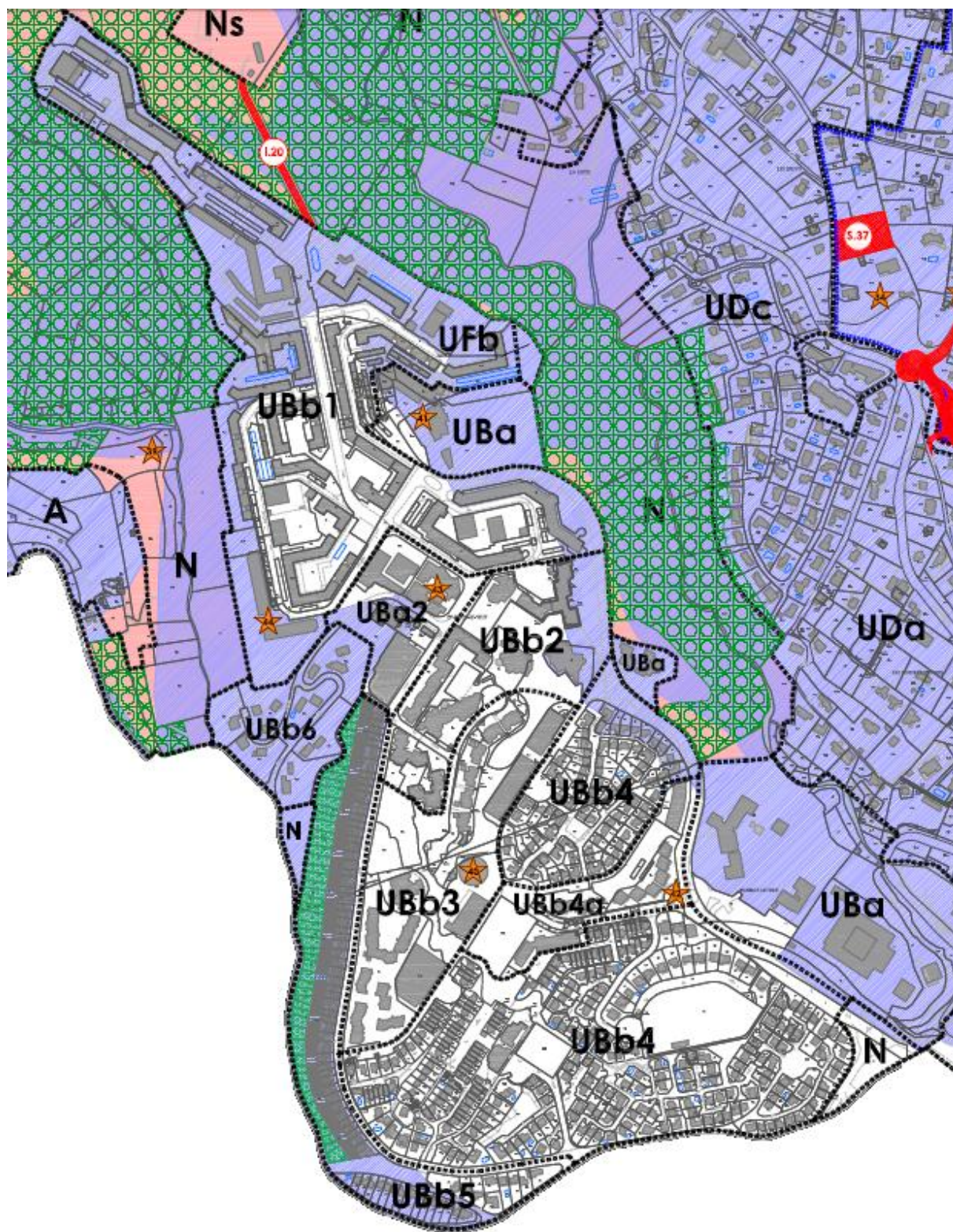
De même, la règle de hauteur garantit une évolution maîtrisée de la silhouette. Aussi, la hauteur des constructions nouvelles ainsi que celle des modifications de constructions existantes sera établie de manière à ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux, des constructions avoisinantes, du site, du paysage et des perspectives urbaines. De même, la hauteur des clôtures ne devra pas excéder 2 mètres.

L'objectif de préservation de l'image urbaine, paysagère et architecturale du village exige un article 11 (**aspects extérieurs**) précis, détaillé, porteur de règles imposant de rester fidèle à l'architecture traditionnelles. Il permet notamment de veiller à ne pas introduire d'éléments incompatibles avec le bâti existant d'un centre historique, par exemple les caissons lumineux sont interdits dans le cadre d'une devanture.

Toutefois, la protection du patrimoine bâti n'étant pas incompatible avec des objectifs environnementaux, l'article 11 autorise et encadre l'installation d'équipements pour la production d'énergies renouvelables.

Le coefficient d'occupation des sols n'est pas réglementé dans la zone UA; l'ensemble des autres règles permettant de garantir le maintien de la morphologie et de son bâti.

La zone UB : habitat collectif et individuel dense, et équipements à Carros Ville



→ Objectifs et destination de la zone UB

La zone UB présente une forme urbaine dense à vocation d'équipements et d'habitat et comprend deux secteurs (UBa, UBb) et plusieurs sous-secteurs qui tiennent compte de la spécificité des formes urbaines et de leur fonction.

Le P.A.D.D exprime la volonté d'affirmer la centralité de Carros Ville.

Le règlement du P.L.U traduit la volonté de maîtriser la forme urbaine tout en confortant cette centralité et en assurant la mixité des fonctions urbaines.

Les règles retenues en UB permettent donc, d'une manière générale, de maintenir la trame urbaine existante tout en favorisant le renouvellement urbain et l'installation d'équipements collectifs.

→ Explication du zonage

La zone UB rassemble l'habitat collectif et les secteurs d'équipements de Carros Ville. Elle se distingue des autres zones urbaines résidentielles par sa forme urbaine plus récente (années 1970).

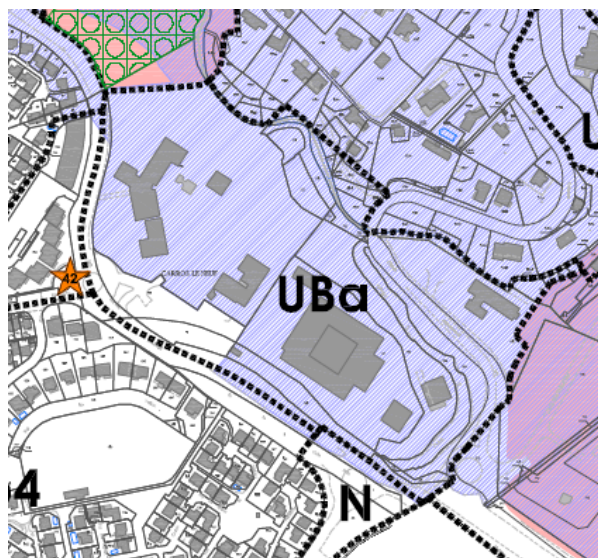
Carros Ville joue par ailleurs un rôle moteur pour le dynamisme communal grâce aux équipements collectifs et aux commerces qu'elle regroupe, elle accueille notamment la médiathèque, la gendarmerie, la mairie... Elle revêt donc une fonction de centralité et bénéficie d'un caractère animé.

La zone UB et ses secteurs sont ceux qui sont le moins impactés par les risques naturels prévisibles de la commune. Ils constituent véritablement les espaces stratégiques de la commune, accueillant les principaux services communaux. Ainsi, malgré une densité déjà importante, le règlement permet un potentiel de densification.

* Secteurs UBa :

Le secteur UBa revêt une morphologie particulière avec des bâtiments de grands volumes interdits à l'usage d'habitation. La hauteur de 12 mètres et le C.O.S (0,50) traduit la forme urbaine actuelle et permet l'installation d'équipements collectifs. Deux secteurs UBa se distinguent :

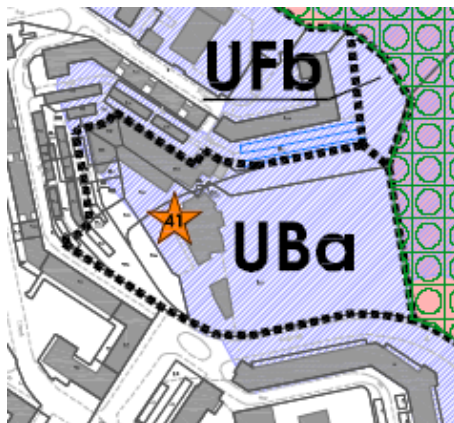
Le premier secteur UBa (ci-contre) se situe près du rond-point de Saint-Paul, entre le Boulevard de la Colle Belle et la forêt domaniale de la Cainée. Cet espace est occupé par la gendarmerie. Les locaux de celle-ci sont inadaptés. La future gendarmerie se situera au quartier des Plans. Les terrains libérés resteront à usage d'équipements collectifs.



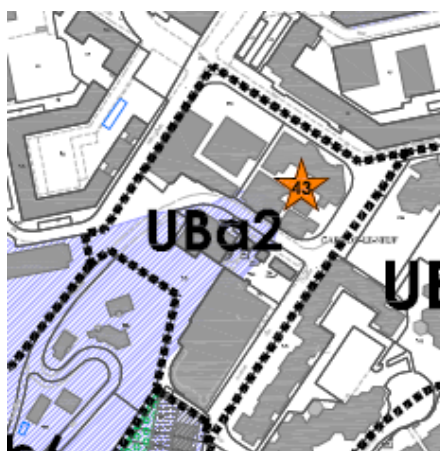
Ce second secteur UBa correspond au complexe de la médiathèque entre la rue de l'Argilac et le boulevard de la Colle Belle. C'est une zone d'équipements collectifs où les hauteurs peuvent monter jusqu'à 18 mètres. On y trouve la médiathèque, la maison de l'emploi, une antenne de justice et la police municipale, des services culturels, des commerces...

Les règles retenues participent à la cohérence de la structure urbaine existante.

Ce secteur accueille la médiathèque A. Verdet, repérée au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme pour ses caractéristiques architecturales.



Le sous-secteur UBa2, dans la partie haute de la nouvelle ville, accueille actuellement la mairie, la cuisine centrale, la poste et le centre commercial, rue de l'Eusière. La hauteur autorisée est de 12 mètres pour maintenir la forme urbaine actuelle et le C.O.S n'est pas réglementé afin de permettre les constructions nouvelles. Notons que, les fresques de l'hôtel de ville de Carros font l'objet d'un repérage au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme (étoile n°43 ci-contre).



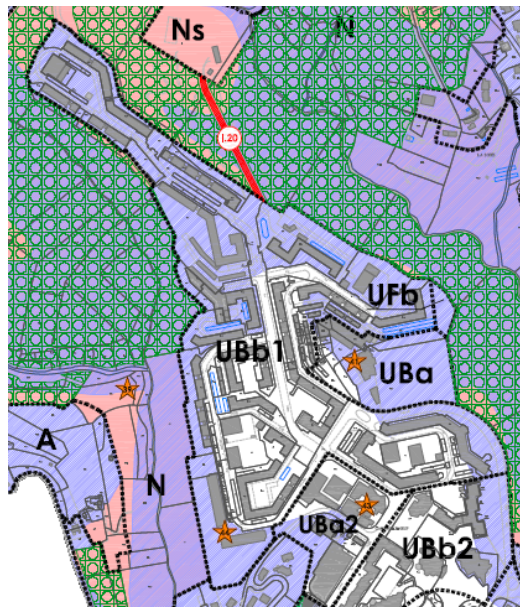
** Secteurs UBb :*

Le secteur UBb rassemble les sous-secteurs d'habitat collectif et individuel dense de la ville nouvelle.

Ce secteur UBb1 correspond aux parties les plus denses de Carros ville, au Nord, accueillant des immeubles collectifs de grand volume issu du programme immobilier des années 1970 (logements sociaux). Des équipements scolaires et quelques commerces animent la vie du quartier.

Le découpage est issu du programme O.P.A.M, avec une forme urbaine bien déterminée de part et d'autre de la rue de l'Aspre et de la rue de la Beïlouno.

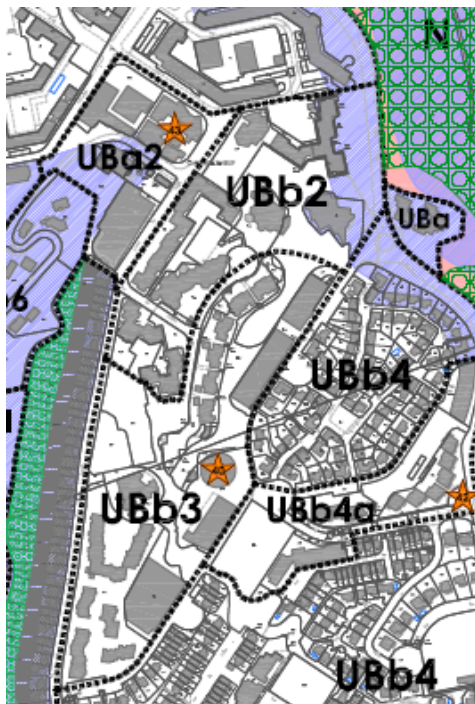
D'une manière générale, les règles en UBb1 maintiennent la forme urbaine : le C.O.S n'est pas réglementé et les hauteurs sont fixées à 21 mètres.



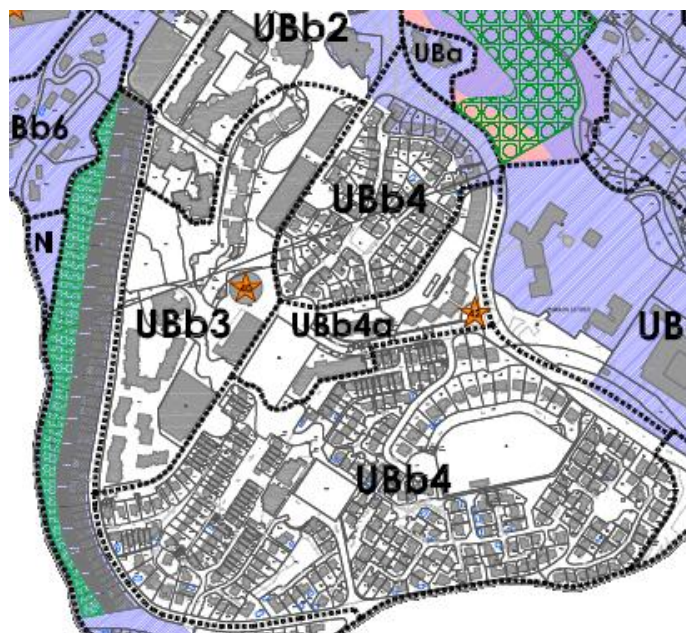
En secteur **UBb2** et **UBb3**, l'objectif principal est de conserver les règles issues de l'ancienne Z.A.C en procédant à quelques ajustements pour autoriser de légères extensions.

Les sous-secteurs **UBb2** et **UBb3** sont des espaces moins denses occupés par des petits immeubles collectifs. Ils se singularisent entre eux par des hauteurs et densités différentes, et par les équipements qu'ils accueillent (Pôle Éducation Jeunesse et Sport, Maison de l'enfance en **UBb2** et le gymnase et la piscine en **UBb3**).

Notons que le secteur **UBb3** accueille la piscine de Carros, repérée au titre de l'article L.123-1-5-7^e alinéa pour son architecture originale datant de la dernière moitié du 20^e siècle.



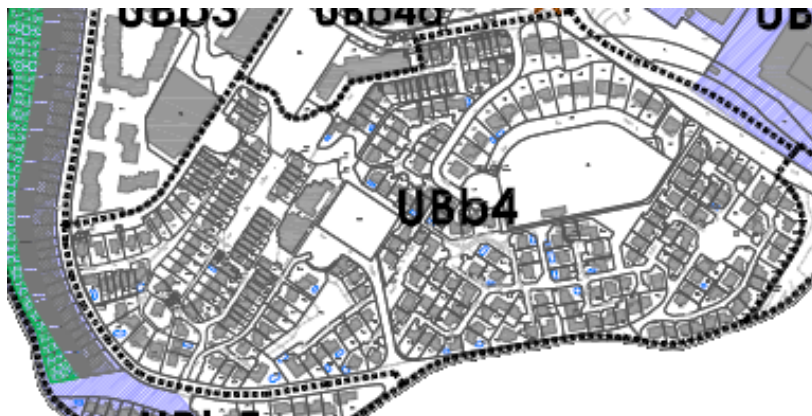
Les sous-secteurs **UBb4** concernent un ensemble d'habitat essentiellement individuel, au sud-est de Carros Ville, le long du boulevard de la Colle Belle dans lesquels il est créé un sous-secteur **UBb4a** pour tenir compte de l'urbanisation existante (petits collectifs).



Le premier sous-secteur UBb4 correspond au lotissement Le Planet, et **le second sous-secteur UBb4**, plus vaste et plus au Sud rassemble les habitations (principalement individuelles) des Adrets, du Collinaire et La Plaine ainsi que le stade d'athlétisme. Les règles existantes sont de nature à maintenir le caractère individuel du secteur avec une emprise au sol de 60 % et un C.O.S de 0,80 tout en permettant des densifications ponctuelles. En effet, la construction en limite séparative est admise. Enfin, dans un souci de conserver le tissu pavillonnaire existant, la hauteur des bâtiments autorisée est limitée à 7 mètres à l'égout de la toiture. Le zonage d'UBb4a (au centre ci-contre) est issu des programmes des Amandiers et des Adrets, la hauteur autorisée est majorée par rapport au secteur UBb4 pour respecter le tissu urbain existant.

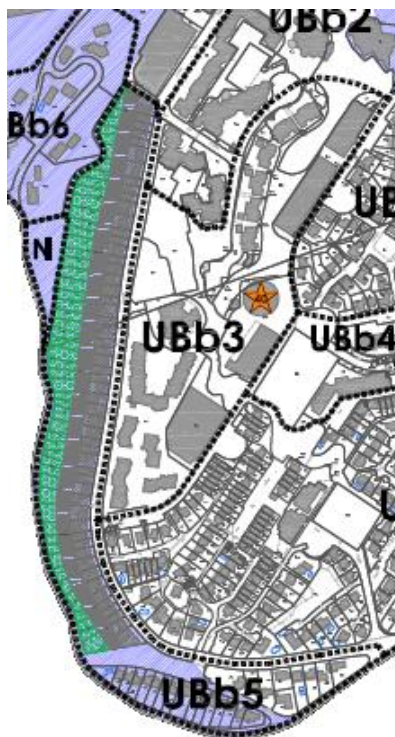


Sous-secteur UBb4 n°1



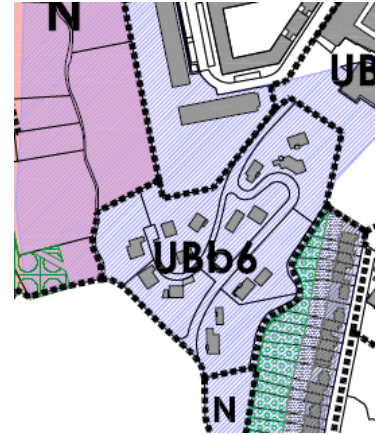
Sous-secteur UBb4 n°2

Le secteur UBb5 représente une entité particulière par l'implantation régulière des constructions le long de l'avenue des Cigales, elles correspondent aux résidences « Les Grillons » et « La Crête ». Les règles d'urbanisme retenues par le P.L.U maintiennent les dispositions spécifiques (polygones d'implantations des constructions, espaces plantés et espaces prévus pour l'aménagement des terrasses et piscines) issues du POS approuvé.



Le sous-secteur UBb6 situé au nord du secteur UBb5, le long de la RM 2210 en direction de Gattières, comprend lui aussi de l'habitat individuel moins dense que dans les autres secteurs de UBb.

L'emprise au sol (25 %) et le COS (0,20) autorisés sont plus faibles qu'en UBb4 et UBb5 afin de maîtriser conserver la typologie urbaine existante : l'implantation des bâtiments sur les limites séparatives n'est pas autorisée et la hauteur est limitée à 7 mètres à l'égout dans le but de limiter la densification de ce secteur.



À l'instar des secteurs UBba, les secteurs UBb, sont également impactés, dans leur majorité par la zone bleue du risque naturel (mouvements de terrain et incendies), danger de niveau faible ; les constructions sont autorisées sous réserves de prescriptions annexées au règlement d'urbanisme (voir article 2 du règlement pour toutes les zones).

→ Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UB

La zone UB est divisée en deux grands secteurs UBa et UBb.

Le secteur UBa a vocation d'accueil des équipements collectifs, des commerces et activités de service pour renforcer l'animation urbaine. Les constructions à usage d'habitation y sont donc interdites, à l'exception des logements de fonction liés aux équipements autorisés, notamment scolaires.

Le secteur UBb est destiné principalement à l'accueil de constructions à usage d'habitations. Le règlement interdit donc l'ensemble des constructions incompatibles avec la vocation du secteur, telles les constructions à usage d'habitations légères de loisirs, les constructions à usage industriel et d'entrepôts et les constructions à usage agricole. Il autorise néanmoins les constructions à usage de commerces et de services garantissant la mixité des fonctions urbaines.

Les accès et voiries sont peu réglementés (articles 3). Les possibilités maximales d'occupation du sol et les hauteurs varient en fonction du tissu urbain existant dans chaque sous-secteur et selon le type de constructions autorisées.

L'article 5 concernant la superficie minimum des terrains est sans objet compte tenu de la densité existante dans la zone.

Règles d'implantation

Les articles 6 et 7 permettent de structurer la trame urbaine et sont déclinés par sous-secteurs afin de respecter au plus près la morphologie existante ou recherchée.

Par exemple, dans tous les secteurs, les constructions doivent s'implanter à une distance égale à 10 de l'axe de la RM 2210, hormis dans les sous-secteurs UBa, UBb1, UBb2, UBb3, UBb4 et UBb5 (sauf disposition contraire définie sur le document graphique) où les bâtiments doivent obligatoirement s'implanter à l'alignement. Dans le sous-secteur UB6, les bâtiments doivent s'implanter à l'alignement des autres voies.

Afin de garantir l'homogénéité de la forme urbaine, il est précisé que dans le cas d'une division foncière ou d'un lotissement, les règles d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques définies ci-dessus s'appliquent aux voies et emprises publiques créées. Cette précision est également édictée à l'article 7 relatif aux implantations par rapport aux limites séparatives.

En UB, l'emprise au sol des bâtiments n'est pas réglementée pour l'ensemble de la zone.

Cependant, dans les sous-secteurs où l'habitat est moins dense (UBb4 et UBb4a, UBb5, UBb6), celle-ci est réglementée (60 % en UBb4 et UBb5 et 25 % en UBb6) de façon à limiter l'imperméabilisation des sols, maintenir des espaces libres et plantés et un caractère urbain plus aéré. Ces secteurs correspondent à des opérations de logements individuels groupés réalisés sous forme de lotissements dans le cadre de la construction de Carros ville et sont aisément identifiables.

Le secteur UBb5 le long de l'avenue des Cigales bénéficie de règles d'implantation spécifiques en raison de la topographie du secteur (fortes pentes et instabilité des terrains).

Ainsi, il est prévu un polygone d'implantation des constructions correspondant aux emprises existantes (entre le parking de la mairie et la route de Provence) et les parties les plus pentues des terrains bénéficient de mesures de protection sous forme d'espaces plantés. L'implantation des piscines, pool-house, barbecues et terrasses est soumise à des dispositions particulières et s'effectuera entre les polygones d'implantation des constructions et les espaces plantés dans un périmètre défini par le plan de zonage.

Hauteur

La zone se décline en nombreux secteurs et sous-secteurs de hauteurs différentes :

- UBa : 12 mètres. Toutefois dans le sous-secteur UBa2, la hauteur maximum est de 12 mètres et de 18 mètres pour les constructions à usage d'équipements collectifs,
- UBb1 : 21 mètres,
- UBb2 : 27 mètres,
- UBb3 : 15 mètres,

- UBb4, UBb5 et UBb6 : 7 mètres.

Toutefois dans le sous-secteur UBb4a, la hauteur maximum est de 12 mètres.

Toutefois dans le sous-secteur UBb5, le long de l'avenue des Cigales dans la partie comprise entre le parking de la mairie et la route de Provence, la hauteur maximum des constructions est de :

- o 7 mètres le long de la voie,
- o 9 mètres sur la partie aval du terrain.

D'une manière générale, les règles ont été définies en fonction du bâti existant et d'un épannelage des constructions adaptée à la configuration des lieux.

La règle d'urbanisme concernant l'aspect extérieur, les règles de stationnement et les règles relatives aux espaces libres et plantations sont communes aux règles générales des zones urbaines résidentielles et ont été expliquées précédemment.

En UBa2, UBb1 et UBb2 le C.O.S n'est pas réglementé, afin de faciliter l'installation d'équipements collectifs et de commerces.

En UBb3 Il est fixé à 1 pour prendre en compte l'urbanisation existante et autoriser quelques extensions mesurées.

En UBb4 le C.O.S est fixé à 0,80,

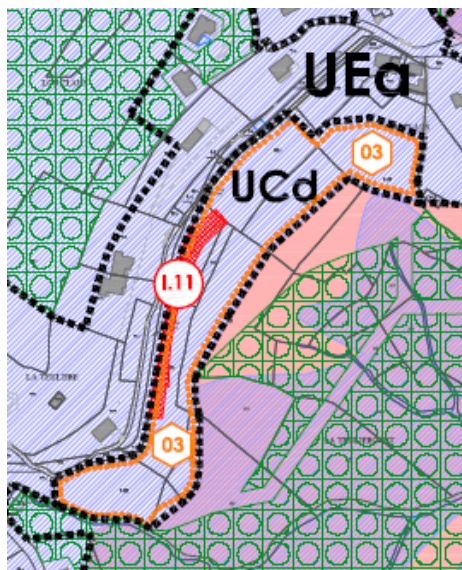
En UBa à 0,50,

En secteur UBb5 à 0,40 et à

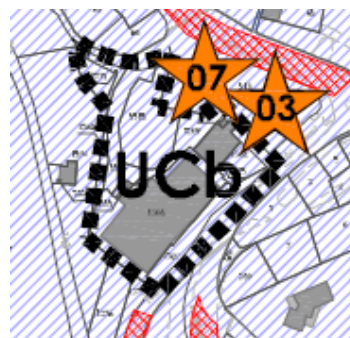
En UBb6 0,20.

La zone UC : Les zones d'habitat groupé

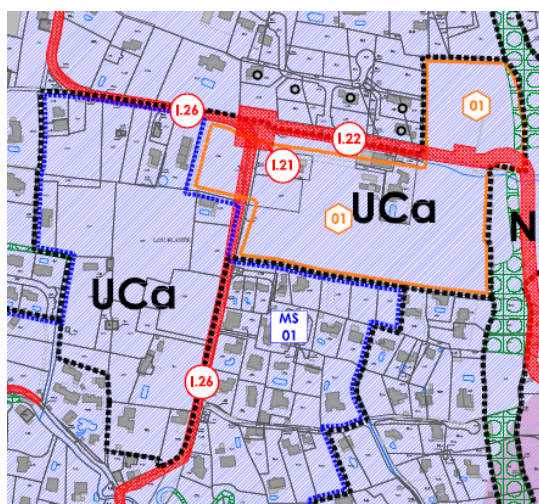
La zone UC de Carros comprend quatre secteurs résidentiels, dédiés à l'accueil d'habitat groupé.



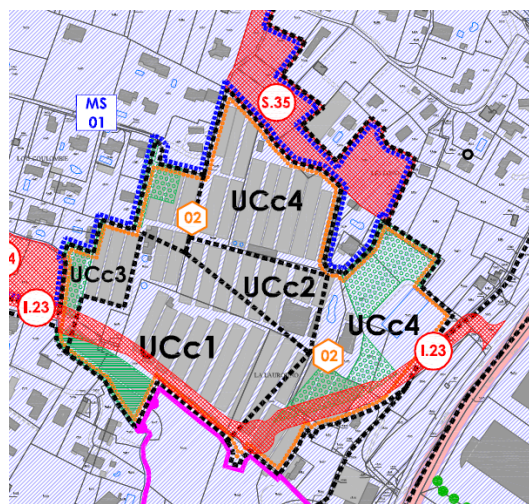
La Tuilière



Le village



Les Plans de Carros



Lou Couletas

→ Objectifs et destination de la zone UC

La zone UC concerne des ensembles d'habitat groupé et comprend quatre secteurs pour tenir compte de la spécificité des formes urbaines recherchées :

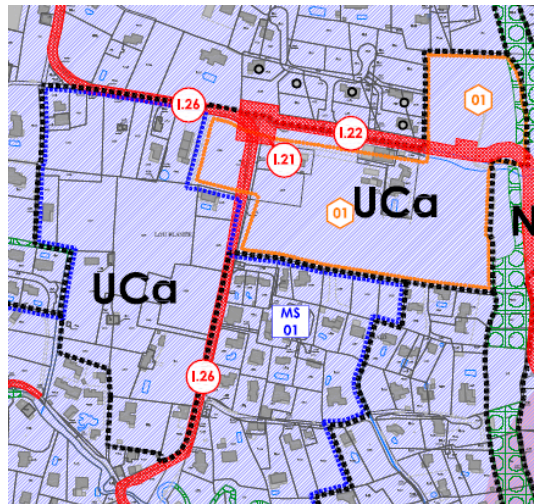
- UCa au secteur Saint Pierre,
- UCb au village
- UCc aux Plans de Carros, Lou Couletas,
- UCd au quartier de la Tuilière

Cette zone identifie de nouveaux secteurs susceptibles de générer des points de centralité structurant le territoire conformément aux objectifs du PADD.

→ **Explication du zonage**

Le secteur UCa (hameau Saint-Pierre) est situé au lieu-dit Leï Salo/Lou Plantié dans le quartier des Plans de Carros.

Cet espace a fait l'objet d'une étude d'aménagement reprise dans une révision simplifiée du P.O.S, approuvée le 14 décembre 2005. Celle-ci permet de créer un hameau associant habitat pour les actifs avec une servitude de mixité sociale (au titre de l'article L. 123-2.b) pour la réalisation de 20 % de la surface de plancher totale sous forme de logements sociaux ainsi que des commerces, des services et des équipements collectifs.



Le programme prévisionnel prévoit un total d'environ 300 logements dont 54 logements sociaux.

Cette opération prend en compte la réalisation d'un boulevard urbain permettant le désenclavement de la partie Nord du quartier des Plans par rapport à la zone d'activités. La création de cette voirie nouvelle ainsi que l'élargissement de la route des Plans à l'Ouest de la zone est d'ailleurs prévu dans le cadre de deux ER dédiés (n°21 et n°22).

Les dispositions réglementaires retenues répondent aux objectifs du P.A.D.D concernant la création de centres (ou d'un centre) de vie secondaire et participent à une gestion économe de l'espace en proposant une nette densification dans un vaste secteur pavillonnaire. L'objectif du secteur UCa est bien de créer des logements pour actifs au contact de la Grave par le biais d'une densification volontaire de cet espace de plus de 4 hectares.

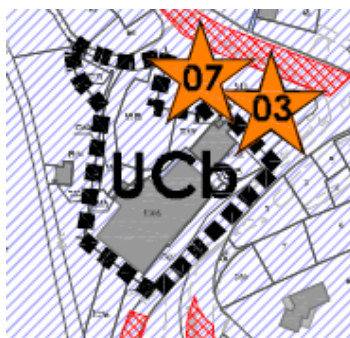
Une servitude d'attente de projet a été créée dans le projet de PLU pour arrêt, au titre de l'article L 123-2a du Code de l'Urbanisme. Ce périmètre s'étendait sur le Nord de l'actuelle zone UCc, sur un reliquat de parcelles agricoles, au droit de la route des Plans. La création de cette servitude était justifiée par l'importance de l'opération et sa complexité, et le fait que les réflexions sur ce secteur n'étaient pas encore abouties.

Dans le projet de PLU pour approbation, le projet d'aménagement du site étant abouti, cette servitude d'attente de projet a été supprimée. En effet, le projet d'aménagement consiste désormais en la réalisation d'une opération immobilière en logements collectifs sur des bâtiments en R+1, R+2 et R+3 le long de la route des Plans, avec des immeubles en R+3 en cœur d'îlot. Un épannelage des hauteurs des bâtiments est envisagé afin de « rattraper » les hauteurs des pavillons mitoyens en R+1.

Sur les limites Sud et Est, il est prévu de réaliser des immeubles collectifs en R+1 afin de recoudre le tissu urbain tout en s'adaptant morphologiquement au quartier. Ce projet répond notamment à la volonté de la commune d'affirmer la densité urbaine dans le quartier des Plans en évitant le mitage pavillonnaire. Il s'inscrit dans la continuité du Quartier St-Pierre et dans le respect de la logique d'aménagement global du quartier qui est défini comme un pôle de centralité dans le projet communal. Cette logique d'aménagement s'appuie sur une logique plus générale d'économie d'espace, d'utilisation des infrastructures existantes tout en participant à la création de nouveaux axes.

Le projet redonne également aux terrains concernés une dimension environnementale importante avec la conservation de certains végétaux et la création d'un Parc. Il répond également aux dernières normes environnementales en matière d'énergies renouvelables et de qualité de construction. Il est ainsi compatible avec le PADD du PLU et le PLH en matière de développement urbain et de mixité fonctionnelle et sociale.

Le secteur UCb (à l'Ouest de Carros Village) vise la réhabilitation de l'ancienne école du village et du presbytère de Carros pour réaliser des logements, des commerces et des services. Il s'agit de favoriser la mixité fonctionnelle et de renforcer l'attractivité du village, conformément aux orientations du P.A.D.D.

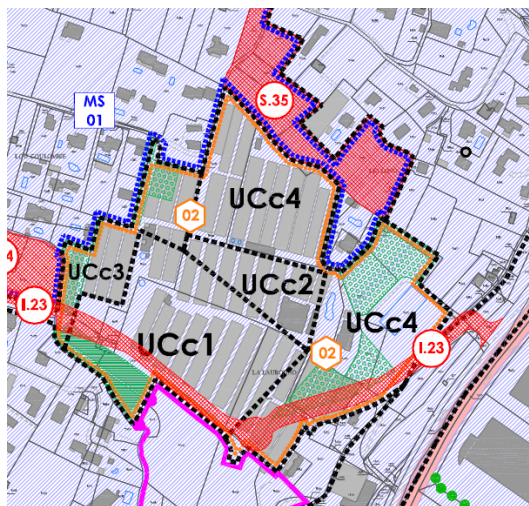


Le secteur UCc de Lou Coletas au quartier des Plans de Carros s'inscrit entre la place des Selves et la zone industrielle au cœur du quartier des Plans de Carros. Afin d'éviter une banalisation excessive de ce quartier, cet espace va faire l'objet d'une opération d'aménagement permettant d'accueillir des logements pour les actifs.

Ainsi, il privilégie le logement locatif social à hauteur de 58 unités (servitude d'urbanisme au titre de l'article L.123-2.b) et également le logement pour les primo-accédants tout en permettant la réalisation de commerces et des services. Cette disposition est conforme aux orientations du P.L.H à savoir une meilleure répartition des logements sociaux sur le territoire communautaire.

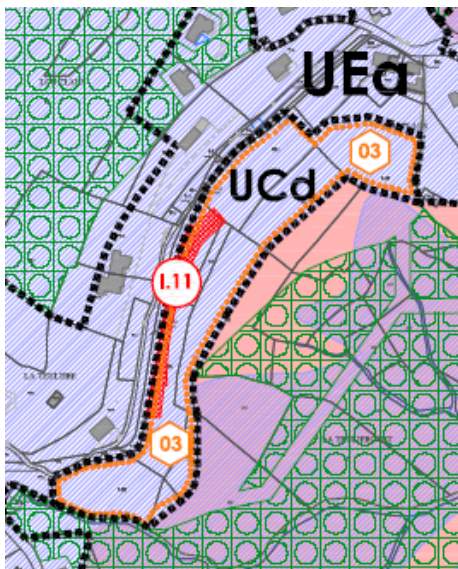
Cette opération située à proximité de la zone d'équipements collectifs accueillant la future gendarmerie sera desservie par un boulevard urbain matérialisé par un emplacement réservé permettant de relier la place des Selves et la RM1 à la zone industrielle. Cette voie nouvelle soulagera le carrefour de la Manda.

Les dispositions retenues dans le cadre du P.L.U sont compatibles avec les objectifs du P.A.D.D, à savoir « privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitation en recherchant la création de points de centralité ». De plus, cet espace se situe dans le secteur à enjeux de la vallée du Var identifié par la D.T.A et participe à une gestion économe de l'espace en proposant une densification dans un périmètre urbanisé.



Les différents sous-secteurs de la zone UC permettent des hauteurs différenciées adaptées à chaque typologie projetée (du R+1 au R+4).

Enfin, le secteur UCd, au quartier de la Tuilière à Carros, a fait l'objet d'une révision simplifiée approuvée le 14 décembre 2005 pour la réalisation d'un hameau nouveau intégrant des logements collectifs et une résidence de services à vocation touristique.



La réalisation de logements conventionnés pour actifs favorise la mixité sociale, une servitude de mixité sociale a été inscrite sur ce secteur permettant de répondre aux objectifs du P.L.H2 communautaire, au titre de l'article L123-2b du code de l'urbanisme. Ce secteur permettra la création de 20 logements sociaux.

Le développement d'une zone d'extension à vocation d'habitat en continuité et à proximité du village permet de renforcer la centralité du vieux Carros, conformément aux orientations du P.A.D.D..

Les règles retenues assurent une intégration optimale de l'opération avec une hauteur limitée à 9 mètres et au respect du terrain naturel dans l'axe de co-visibilité du socle du village. Enfin, les règles d'implantations et l'emplacement réservé n°11, destiné à élargir le chemin de la Tuilière viennent compléter le dispositif réglementaire et structurer la forme urbaine.

→ Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UC

Sont interdites dans la zone UC toutes les activités ou installations incompatibles avec le caractère résidentiel des quartiers et qui sont sans rapport avec celles liées à la vie quotidienne.

La zone UC étant une zone généralement bien desservie, les accès et voiries sont peu réglementés. Les règles qui régissent l'article 4 sont communes à toutes les zones UC de la commune et précisent la desserte en matière d'eau potable, d'eaux usées et de branchements.

Dans le secteur UCd, les constructions à usage commercial et artisanal sont interdites afin de permettre la création d'une zone de mixité sociale exclusivement résidentielle, à proximité du village.

Règles d'implantation

Pour maintenir une certaine cohérence de la forme urbaine, des règles définissent les conditions d'implantation des bâtiments par rapport aux limites séparatives et à l'alignement des voies et emprises publiques. Celles-ci tiennent compte de l'implantation désirée des constructions dans chacun des secteurs.

Ainsi, les bâtiments seront implantés à 3 mètres au moins des voies et emprises publiques en UCa, UCc, UCd.

Dans le secteur UCb les bâtiments s'implantent à l'alignement ou en retrait, et à une distance au moins égale à 10 mètres de l'alignement de la RM1 ; les piscines doivent quant à elles observer un recul obligatoire de 3 mètres.

Les bâtiments doivent s'implanter soit sur les limites séparatives aboutissant aux voies soit en respectant un recul de 3 mètres, dans le secteur UCa ;

Dans les secteurs UCb, UCc et UCd, l'implantation des bâtiments se fera à au moins 3 mètres des limites séparatives aboutissant aux voies.

Dans tous les secteurs, les bâtiments et les piscines doivent s'implanter à une distance des limites de fond de parcelles au moins égale à 5 mètres.

Hauteur

Pour une bonne insertion dans le milieu urbain et respecter la morphologie souhaitée, la hauteur des bâtiments se décline différemment selon les secteurs et ne pourra excéder:

- dans le secteur UCa : 10 mètres et 13,50 mètres sur 60 % de l'emprise bâtie,
- dans le secteur UCb : 12 mètres,
- dans le secteur UCd : 9 mètres,

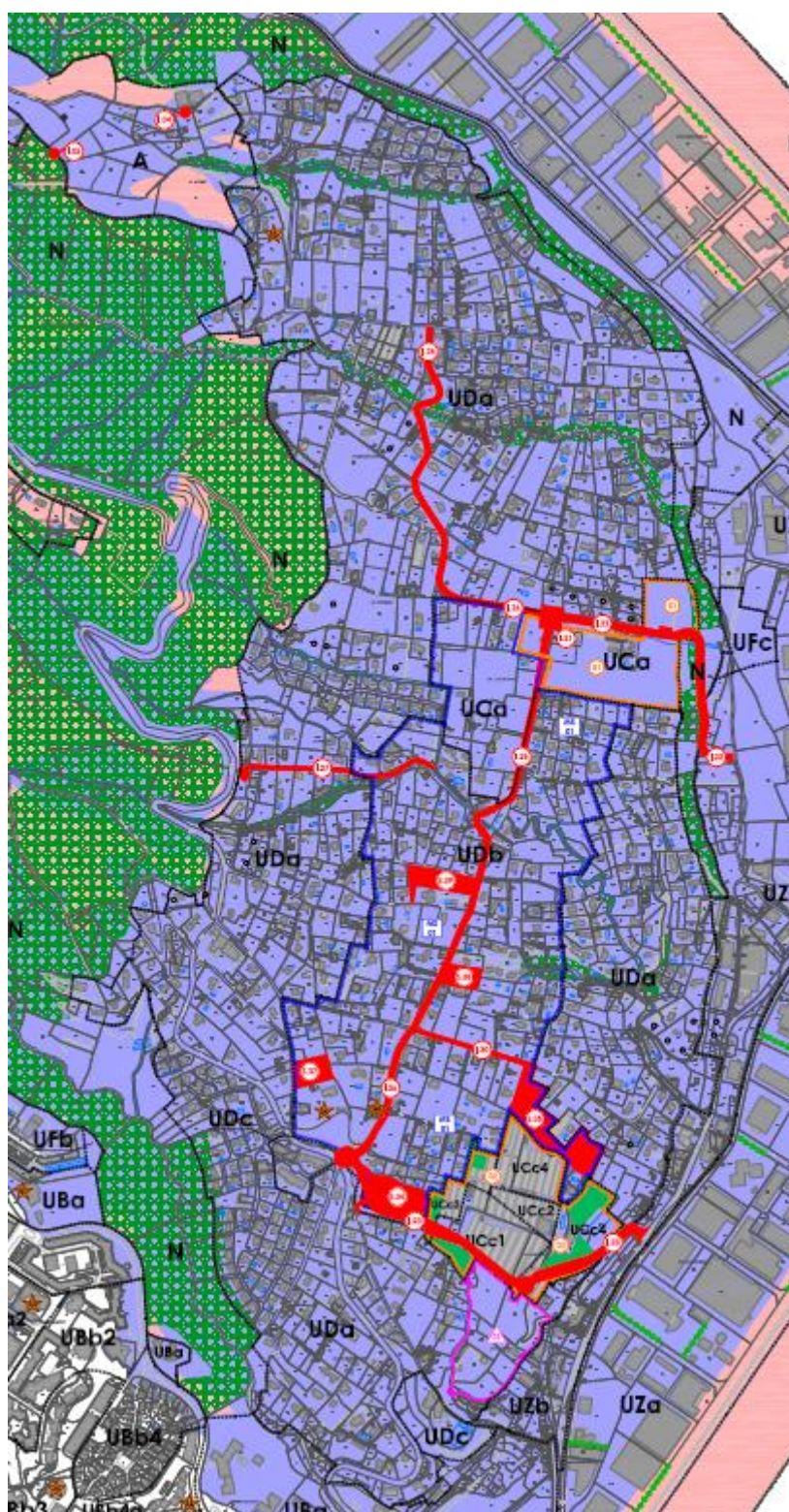
L'article 11 réglementant l'aspect extérieur a été expliqué précédemment dans les règles générales relatives aux zones urbaines résidentielles.

Le coefficient d'occupation du sol, traduisant la densité urbaine attendue est fixé à :

- en UCb : 0,70
- en UCa : 0,50
- en UCc : 0,60
- en UCd : 0,40

Il est plus important en UCb puisque ce secteur correspond à une opération de densification mixte à l'entrée du village. Il est moyen en UCa et UCc qui correspondent aux pôles de centralité créés aux Plans de Carros de manière à ne pas rompre trop fortement avec l'urbanisation périphérique. Il est plus limité en UCd car le secteur se situe en contrebas du village où une densification trop importante pourrait impacter les perceptions paysagères en direction du centre ancien.

La zone UD : habitat pavillonnaire (Plans de Carros)



→ Objectifs et destination de la zone UD

La zone UD est composée essentiellement d'habitat individuel et comprend trois secteurs: UDa, UDb et UDC aux Plans de Carros. C'est une zone résidentielle de plus de 160 hectares, caractérisé par une topographie assez douce, de type collinaire.

Les dispositions prises permettent de conforter son caractère résidentiel tout en assurant une densification par secteur. En outre, le secteur UDb est concerné par la mise en œuvre d'un programme ambitieux en matière de mixité sociale, traduit par un périmètre de mixité sociale, en application de l'article L123-1-5-16^e alinéa du code de l'Urbanisme, sur une superficie d'environ 100 ha.

→ Explication du zonage

Les Plans de Carros constituent une zone d'habitat pavillonnaire. Il s'agit d'un espace charnière entre la zone d'activités et Carros ville. Ce secteur dispose également de capacités résiduelles conséquentes en matière d'urbanisation.

Le secteur UDa

Le secteur UDa concerne les espaces périphériques, notamment les quartiers Leï Ferriéro, Lou Plan de l'Emigra, Leï Pesquié, Lou Plan dei Suevo, La Soïte, Lou Plantié et Leï Mourlanchines.

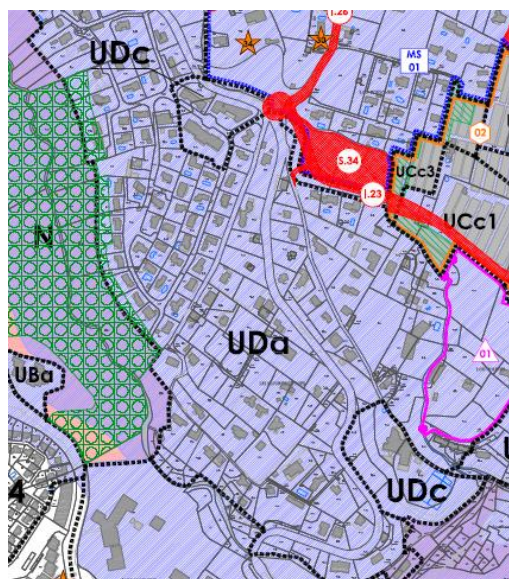
Des emplacements réservés permettent de compléter le maillage viaire quand cela est nécessaire afin de garantir la fluidité et la sécurité des déplacements.

Enfin, les principaux vallons sont protégés de toute urbanisation pour pérenniser leur rôle d'exutoire naturel des eaux pluviales par un classement en Espace Boisé Classé.

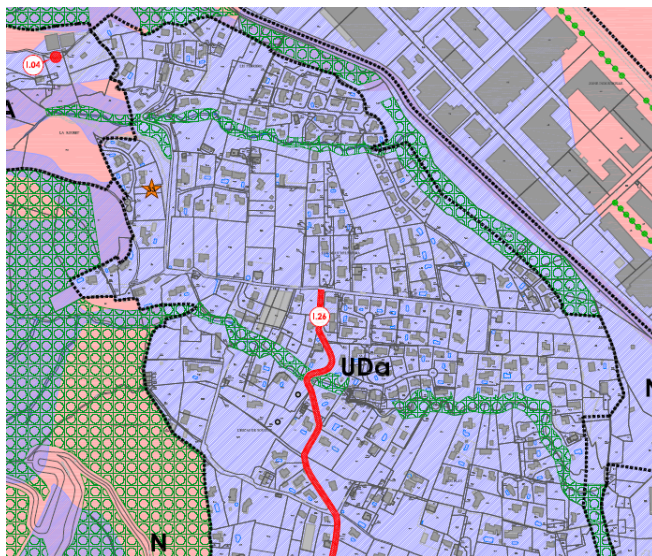
Le maintien de densité moindre en périphérie du vaste secteur des Plans de Carros permet de ménager des transitions douces vers la forêt communale à l'Ouest, au Nord et au Sud, d'une part, et vers le coteau boisé à l'Est, d'autre part.

La zone UDa est traversée par l'ER n°26 destiné à élargir à 9 mètres la route des Plans en prévoyant une emprise permettant la mise en place d'un itinéraire cyclable.

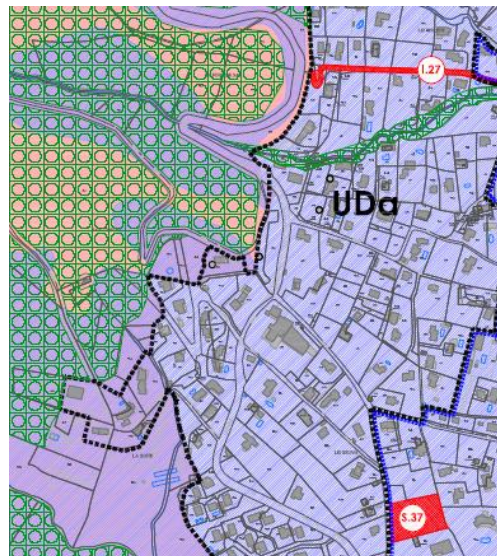
La zone n°1 du secteur UDa, situé au secteur Lou Plantié est grevée d'une servitude d'attente de projet au titre de l'article L.123-2a du Code de l'Urbanisme. Cette servitude autorise toutefois le changement de destination des bâtiments existants ainsi que les travaux de réfection et l'extension mesurée. Comme toute servitude, elle entraîne également un droit de délaissement.



Zone 1



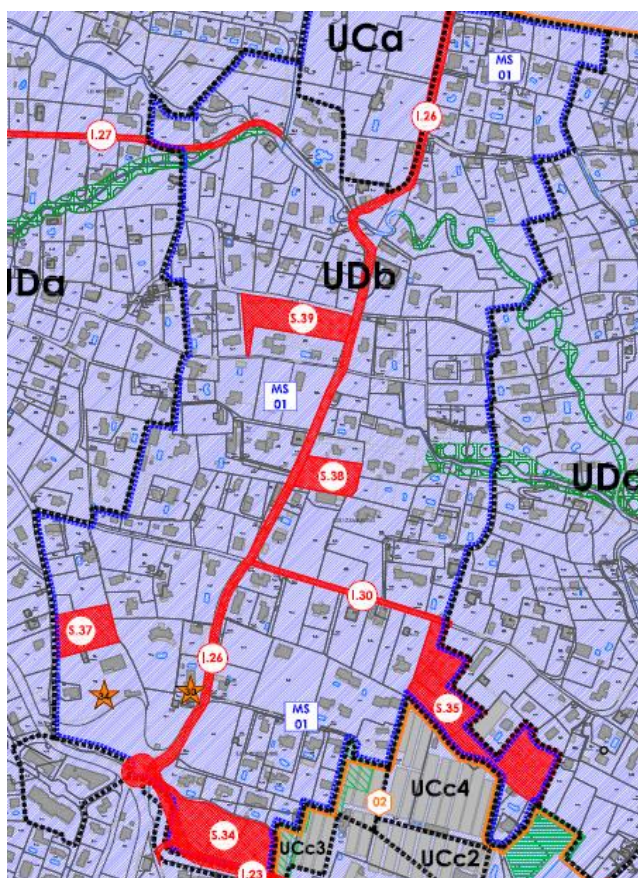
Zone 2



Zone 3

Le secteur UDb

La zone UDb s'étend de part et d'autre de la route des Plans entre les deux points de centralité retenus par le P.L.U. Les dispositions visent en effet à renforcer la densification de ces espaces pour structurer le vaste secteur des Plans de Carros, conformément aux orientations du P.A.D.D.



Ce secteur est soumis aux dispositions de l'article L. 123-1-5-16° du code de l'urbanisme afin de favoriser la mixité sociale en complément des logements locatifs sociaux prévus dans les cœurs de quartiers créés (UCa et UCc).

Des emplacements réservés pour des équipements publics viennent compléter l'offre existante et parfaire l'animation de ce quartier par la création d'espace public.

Des emplacements réservés assurent le maillage du secteur avec notamment la création d'une piste cyclable le long de la route des Plans, conformément aux orientations du P.A.D.D..

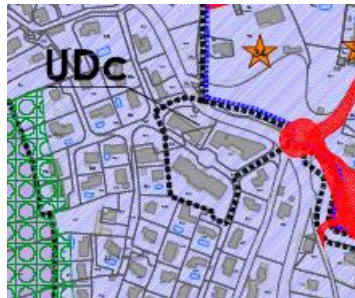
De plus, les vallons traversant ces espaces sont protégés, par le biais de classement en EBC, conformément aux orientations du P.A.D.D..

Le secteur UDc

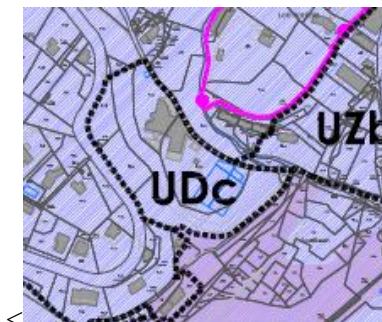
Le secteur UDc ci-dessous constitue un point de centralité ; il regroupe l'école Guillonet, commerces et services à l'entrée par le carrefour des Selves.

Les règles retenues dans le cadre du P.L.U permettent de renforcer la centralité de ce secteur conformément aux orientations du P.A.D.D.

Le projet situé au quartier Lou Couletas, en continuité viendra conforter l'attractivité et compléter l'offre en commerces et services de ce secteur.



Le secteur UDc ci-dessous est un espace à usage commercial et de services existant, lié à la grande zone d'activités. C'est également un espace stratégique identifié par la DTA. Le projet de « pôle d'échange » et le transport en commun de nature interurbain s'implanteront à proximité.



→ **Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UD**

Les articles 1 et 2 interdisent ou autorisent sous condition toutes les occupations et utilisations du sol non compatibles avec le caractère résidentiel de la zone ou non liées à la vie quotidienne.

Il n'est pas exigé de superficie minimale constructible. En effet, la zone bénéficie d'un raccordement au réseau d'assainissement collectif, hormis dans une faible partie au nord pour laquelle des extensions sont prévues. Les enjeux paysagers sur ce secteur ne sont pas majeurs à l'échelle de la commune. Il s'agit en effet d'un espace banalisé où la trame agraire a aujourd'hui quasiment disparu. D'autre part ce secteur s'est urbanisé sous forme de lotissements juxtaposés.

Règles d'implantation et d'emprise

L'implantation des bâtiments par rapport à l'axe de la RM1 doit se faire à au moins 15 mètres pour des raisons de sécurité et de nuisances.

Les bâtiments doivent s'implanter à une distance de l'alignement des autres voies d'au moins 3 mètres pour respecter la trame urbaine. Pour la même raison, ils doivent s'implanter à une distance au moins égale à 3 mètres des limites séparatives, sauf dans le cas d'une construction à usage de stationnement dont la hauteur ne dépasserait pas 3,5 mètres au faitage.

Afin de maintenir la cohérence urbaine sur l'ensemble de la zone, les règles d'implantation s'appliquent à l'intérieur d'un lotissement ou dans le cas d'une division foncière.

Les dispositions propres aux secteurs UDa et UDb permettent de resserrer l'habitat pavillonnaire, et celles du secteur UDC sont de nature à conforter le point de centralité existant à proximité de place des Selves.

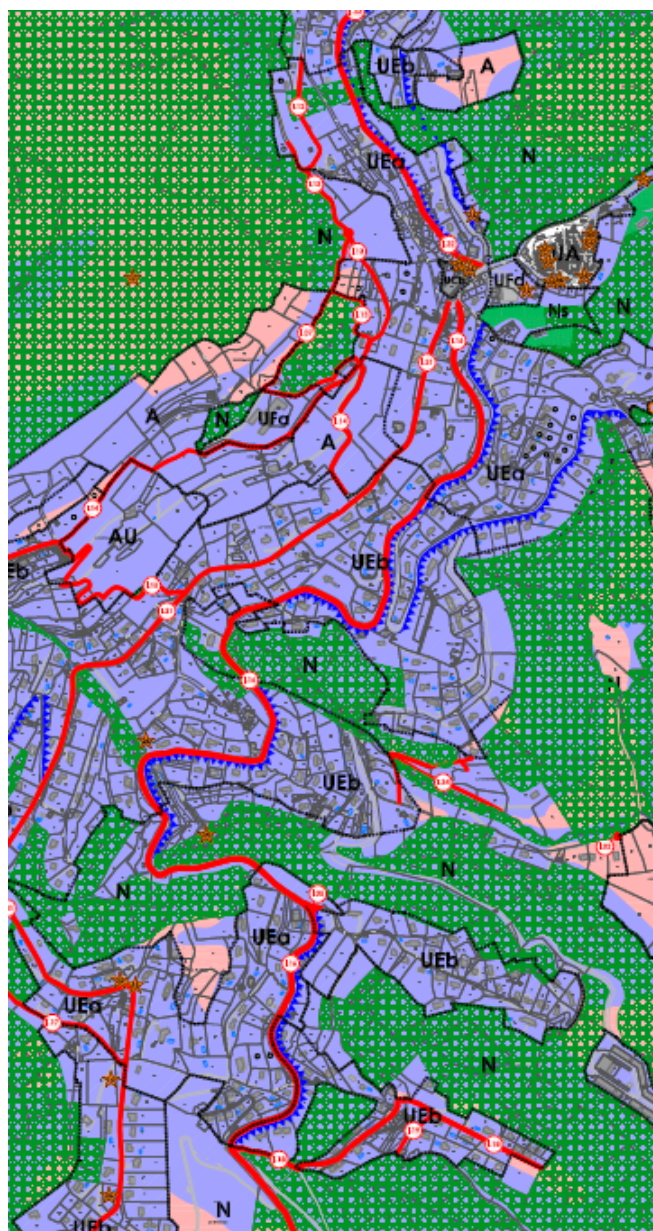
Ainsi, l'emprise au sol autorisée est plus élevée en UDb et UDC (respectivement 40 et 50%) qu'en UDa (30 %) pour prendre en compte l'urbanisation existante et limiter l'imperméabilisation des sols et donc le ruissellement urbain dans un secteur proche des zones soumises aux crues du Var.

Hauteur

Les trois secteurs se distinguent aussi par leur hauteur (7 mètres en UDa, 9 mètres en UDb et 12 mètres en UDC), leur coefficient de végétalisation (60 % en UDa et 50 % en UDb et UDC) et leur possibilité maximum d'occupation du sol (C.O.S de 0,20 en UDa, 0,35 en UDb et 0,90 en UDC).

Ces dispositions confortent la forme urbaine et participent au renouvellement urbain : elles autorisent l'extension des constructions existantes, tout en limitant leur impact dans le paysage, par les règles de hauteurs adaptées, expliquées plus avant.

La zone UE : Habitat pavillonnaire et diffus



→ Objectifs et destination de la zone UE

C'est une zone résidentielle d'habitat pavillonnaire diffus qui se développe sur les coteaux. La zone est découpée en deux secteurs (UEa et UEb) en fonction des superficies minimales requises, des coefficients de végétalisation exigés, des C.O.S autorisés et surtout de la sensibilité paysagère propre à l'ensemble des coteaux.

L'objectif poursuivi est double :

- assurer un traitement paysager adapté,
- permettre une densification cohérente avec les conditions de desserte par les réseaux publics (eau potable, assainissement, voirie).

→ Explication du zonage

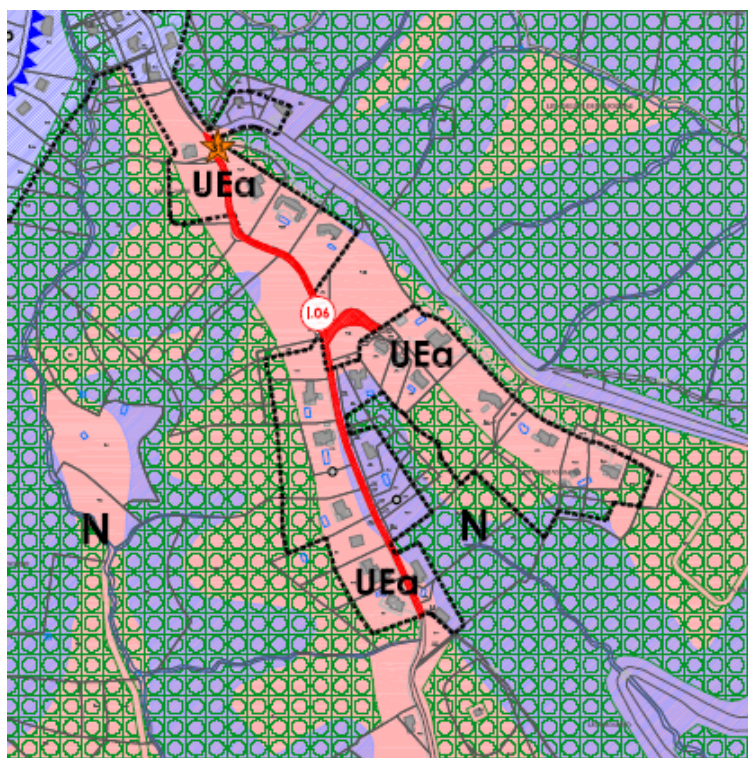
Les coteaux à pente moyenne ou forte représentent un enjeu paysager du fait de leur forte perceptibilité dans le grand paysage.

Le zonage en secteurs permet de respecter la forme urbaine existante tout en autorisant un développement adapté à chaque espace. Par rapport au P.O.S approuvé, l'urbanisation sera légèrement densifiée en cohérence avec les objectifs de renouvellement urbain contenu dans l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme.

▪ Le secteur UEa

Le secteur UEa prend place en contrebas du village historique de Carros et le long des RM1 et 2209 et du Chemin des Rougières.

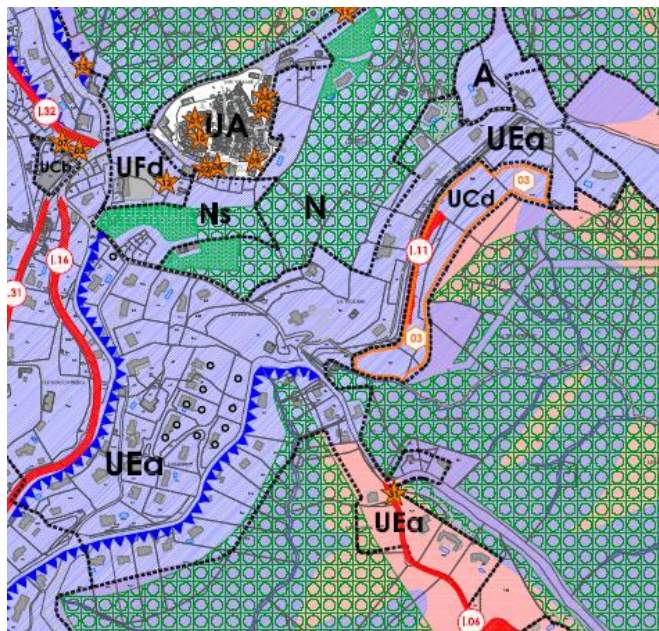
Le premier secteur s'étend sur de nombreux quartiers : le Claus au Nord, la Ginestière au centre et Les Rougières au Sud-Est. Le secteur des Rougières reprend pour partie les limites du P.O.S approuvé en juillet 2001 mais prend soin de préserver le creux de vallon, au sein duquel des EBC ont été formalisés.



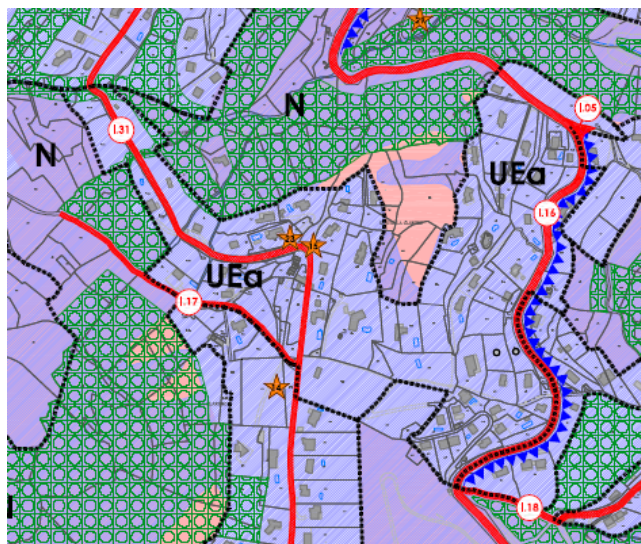
Les Rougières

Il est concerné en grande partie par un espace paysager sensible au titre de la D.T.A et doit donc être préservé d'une densification importante. Dans ce cadre, l'objectif affiché a été de ne pas étendre cette zone au-delà des propriétés bâties existantes. Le secteur des Rougières, impacté par le PPRIF, bénéficie d'un emplacement réservé qui permettra de sécuriser le trafic et les habitations par la création, à terme d'une voirie capable de supporter le passage des engins de secours et de défense contre l'incendie (ER n°6). Soulignons que ce secteur UEa est entouré de boisements importants qui justifient un classement en Espaces Boisés Classés.

Le règlement du PL.U et les « servitudes de vues » instaurées le long de la RM 2209 et de la RM 1, dans la zone UEa de la Ginestière (ci-dessus), permettent de contenir et de limiter l'impact des constructions dans le paysage, conformément aux orientations du P.A.D.D ; cet élément justifie le maintien des hauteurs autorisées à 7 mètres. Ce secteur est confiné entre le chemin de la Calade au Nord et borde la route de la Ginestière jusqu'au vallon. Sa limite Sud permet de préserver une coupure verte vis-à-vis du secteur UEb.



Ce dernier secteur UEa est également identifié comme espace paysager sensible au titre de la D.T.A. Il comprend notamment les quartiers Lou Balaguié et La Clapière et borde les routes de Gattières et Jean Natale.



Il accueille une urbanisation pavillonnaire sur de grandes parcelles.

Les dispositions retenues contribuent au maintien d'une urbanisation aérée avec une superficie minimale à 1 500 m², l'instauration d'un coefficient de végétalisation de 60 % ainsi que par la diminution du C.O.S (0,10) et l'inscription d'Espaces Boisés Classés.

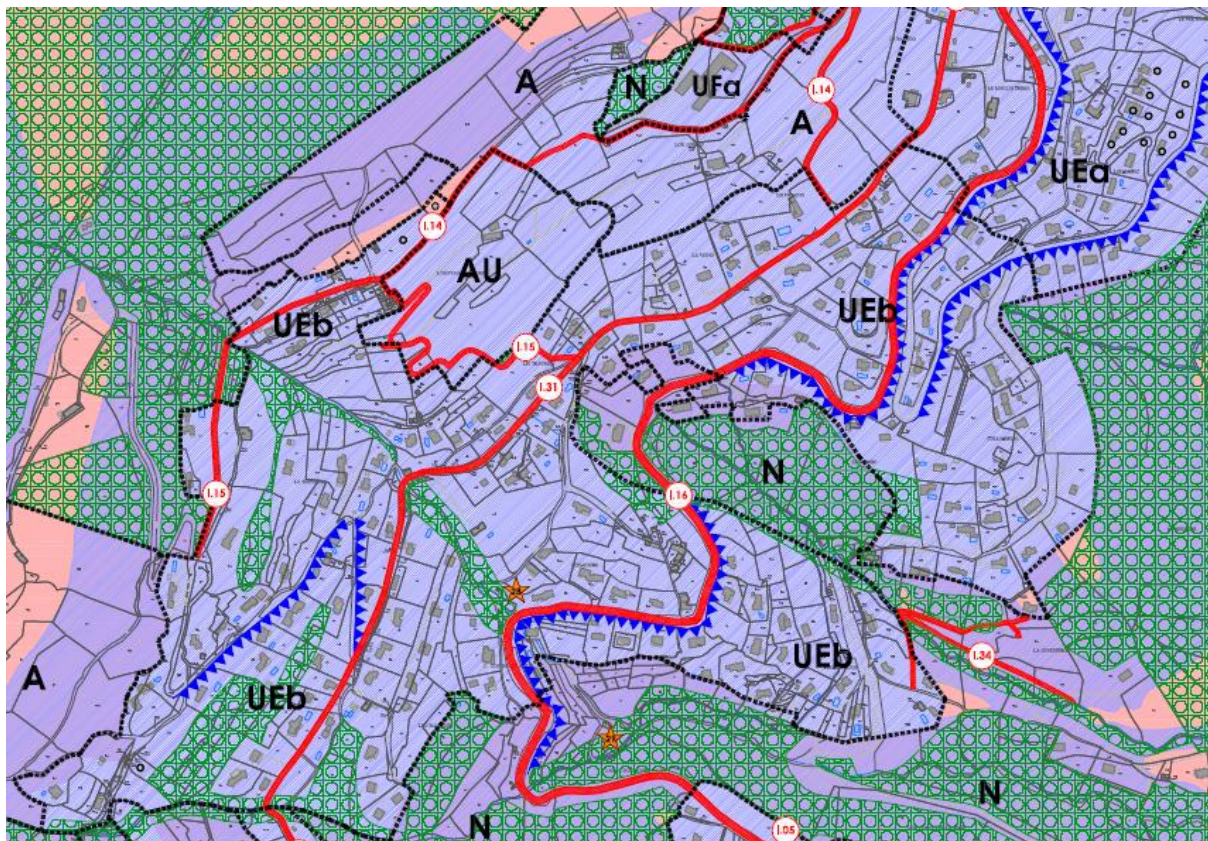
Des emplacements réservés le long de la route Jean Natale et de la RM 2209 garantiront une meilleure desserte de ces quartiers, notamment par les modes de déplacements doux (création d'une piste cyclable ER 16), conformément aux orientations du P.A.D.D.

Le secteur UEa est pour partie impacté par une zone de risque fort, toutefois, dans sa grande majorité, il appartient à la zone bleue du PPRIF.

En outre, dans ce secteur, le PLU repère également l'emplacement d'un four à Chaux. Cet élément fait l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5-7^e du Code de l'Urbanisme.

▪ *Le secteur UEb*

Ce premier secteur UEb s'étend sur plusieurs quartiers : **L'Evêché, Lou Brasc, L'Oustaou de Mouret, Lou Balaguié et La Clapière**. Ses limites reprennent en partie celles de la zone UD du P.O.S approuvé en juillet 2001.



Dans cet espace comportant des enjeux paysagers à l'échelle de la vallée, l'objectif poursuivi est similaire à celui affiché pour le secteur UEd, c'est à dire, assurer un traitement végétal de qualité en instaurant des règles de construction modérées.

Ainsi, la superficie minimale est de 1000m² et des mesures fortes d'insertion dans la grand paysage sont instaurées : coefficient de végétalisation de 50 %, inscription d'espaces boisés classés en limite, « servitudes de vue » au titre de l'article L.123-1-5-7^e pour les constructions situées en bordure aval des voies.

Les constructions concernées par les servitudes de vue devront se trouver en dessous d'une surface générée par la rive de la voie et une droite horizontale perpendiculaire à celle-ci. En bordure des rives de ces voies, les clôtures opaques d'une hauteur supérieure à 0,70 mètre sont interdites.

En outre, les vallons entaillant l'espace collinaire sont protégés par des espaces boisés classés conformément aux orientations du P.A.D.D.

Ce secteur UEb est marqué par des ER dédiés à des élargissements viaires (n°15, 16 et 31) et accueille les grottes du Gourg, repérées au PLU au titre du L.123-2-5-7^e.

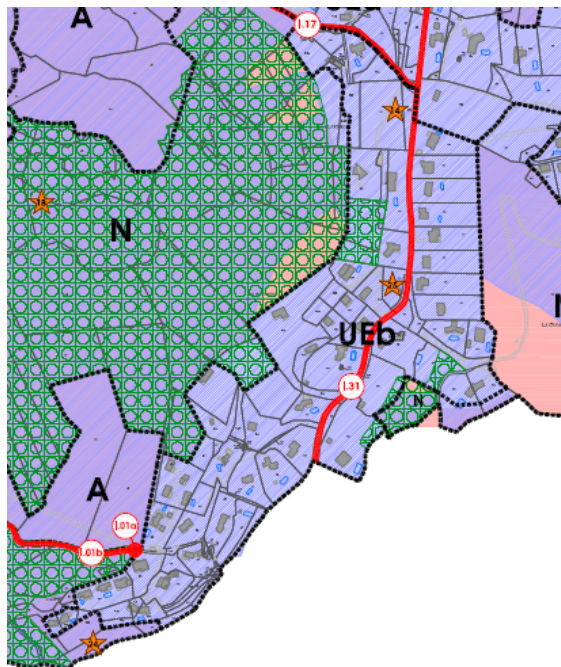
Le secteur UEb ci-dessous n'a pas vu ses limites modifiées par rapport au P.O.S approuvé en juillet 2001, sur la base du bâti existant.

Il est situé au quartier de la Cavagne en limite de commune avec Gattières.

L'enjeu est de limiter la perceptibilité de l'occupation sur ce paysage.

Les Espaces Boisés Classés protègent les boisements les plus remarquables aux franges de la zone.

En outre, ce secteur accueille le site de la carrière de la Clapière qui atteste de la production de monolithe dans la commune. L'étoile n°14 permet de repérer ce patrimoine, au titre de l'article L.123-1-5-7^e du code de l'urbanisme.

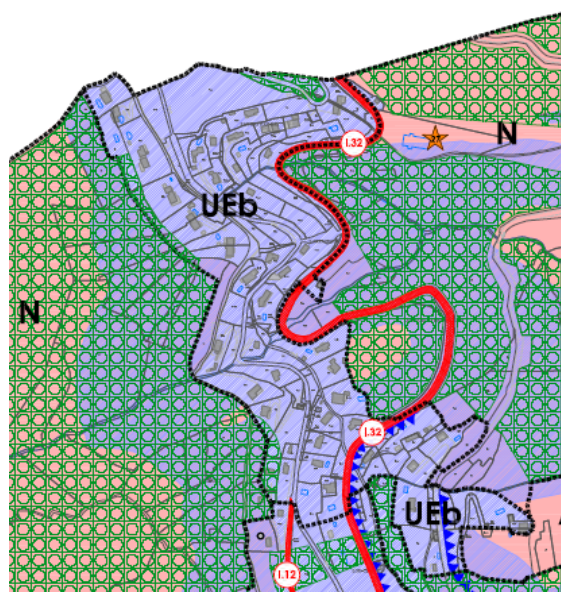


Le secteur UEb ci-dessous se situe au Nord de Carros, en limite avec Le Broc. Il s'étend sur les quartiers San Bastian, Le Claret, Leï Ribo et Font-Bonne.

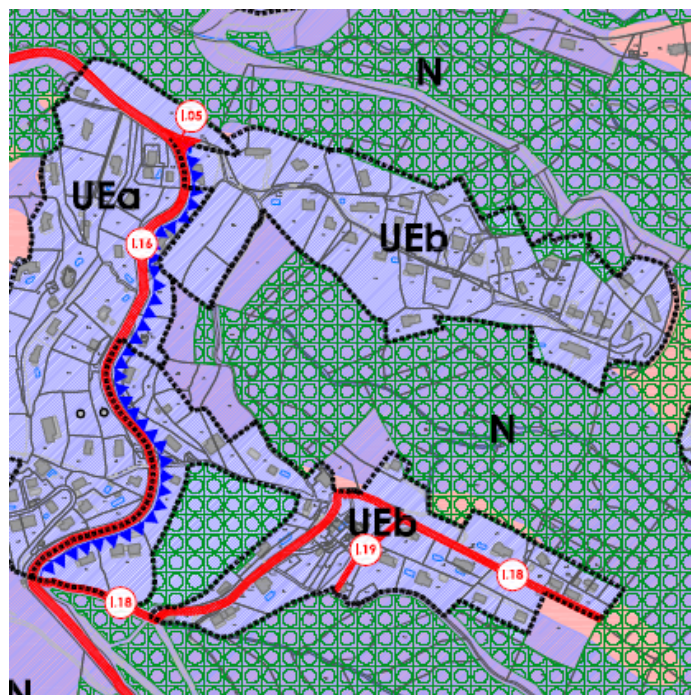
Il est situé dans un espace neutre de la D.T.A mais bénéficie, à l'instar des autres secteurs UE de la commune, de mesures destinées à limiter l'impact des constructions.

Ainsi, la superficie minimale est de 1 000 m² (contre 1 500 m² dans le P.O.S) et le COS est de 0.2.

Des Espaces Boisés Classés protègent les boisements en frange et à l'extrême Nord de la zone et l'emplacement réservé n°32 vient conforter la desserte viaire.



Enfin, les deux derniers secteurs UEb sont également situés dans des espaces neutres au titre de la D.T.A. Ils se localisent **au quartier du Collet de la Desse, d'une part, et au quartier de Bonvillars, d'autre part.** La superficie minimale est abaissée mais maintenue afin de préserver une trame végétale de qualité sur le coteau (1000m²). Les Emplacements Réservés de voirie (n°18 et 19) anticipent les besoins futurs en desserte. Les Espaces Boisés Classés préservent les boisements remarquables et permettent de créer des espaces tampon de transition vers la forêt.



→ Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UE

Les articles 1 à 4 ainsi que les articles 6 à 8 sont communs aux règles générales des zones urbaines résidentielles et ont été expliqués précédemment.

Néanmoins, le règlement stipule que, conformément à l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur un même terrain, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, les règles édictées par les différents articles du règlement de ces secteurs sont applicables construction par construction et non au regard de l'ensemble du projet. Cette disposition est applicable uniquement pour les secteurs UEa et UEb. En effet, il s'agit de deux secteurs présentant les enjeux paysagers les plus importants.

Règles d'implantation

Ainsi, le P.L.U contrôlera strictement la densité bâtie en évitant, par exemple dans le cadre d'un lotissement, la possibilité de construire au-delà de la Surface de plancher autorisée sur certains lots ou la possibilité de créer des lots dont la superficie serait inférieure à la superficie minimale exigée. L'objectif sous-jacent étant de limiter la densification des secteurs pour préserver leur caractère végétal.

Préservation de la qualité paysagère des sites et limitation du risque de pollution diffuse des milieux naturels

Le P.L.U régleme la superficie minimale des deux secteurs :

- 1 500 m² en UEa,
- 1 000 m² en UEb.

Règlementer une superficie minimale sur les secteurs collinaires et particulièrement sensibles d'un point de vue paysager, a pour objectif de maintenir la qualité paysagère des sites en limitant la densification du bâti. En

préservant un équilibre végétal/bâti, l'insertion paysagère des constructions est ainsi facilitée et les impacts négatifs sur le paysage sont limités.

La réglementation de la superficie minimale de ces terrains permet également de limiter le risque de pollution diffuse des milieux naturels. En effet, les terrains non desservis par le réseau d'assainissement collectif font l'objet d'une constructibilité limitée par la mise en place de la règle de superficie minimale.

Dans le secteur UEa, le maintien de cette superficie minimale permet de prendre en compte les espaces paysagers sensibles au titre de la D.T.A. L'objectif principal de la D.T.A concernant ces espaces est le maintien de « **la prédominance du végétal sur le minéral afin de préserver l'image et la perception à l'échelle du paysage lointain. Les grands terrassements, les constructions de masse importante et d'une façon générale tous éléments susceptibles d'entraîner une mutation irréversible du paysage sont à exclure** ».

Dans le secteur UEb, la forme urbaine existante montre une prédominance du végétal sur le minéral. Ces espaces de coteaux fortement végétalisés sont perceptibles dans la vallée et contribuent au grand cadre paysager de cette dernière. C'est pourquoi le P.L.U a retenu le principe de maintenir la superficie minimale en dehors des espaces paysagers sensibles de la D.T.A. La distinction entre les deux secteurs tient compte des conditions de desserte par les réseaux secs et humides (électricité, assainissement, eau potable...) des différents quartiers. Ainsi dans les quartiers les mieux desservis, une densification un peu plus importante pourra s'opérer.

Cette volonté de distinguer les secteurs en fonction des enjeux paysagers et des conditions de desserte s'exprime également dans la règle d'emprise au sol.

Ainsi celle-ci ne doit pas excéder 15 % dans le secteur UEa de stricte protection des espaces paysagers sensibles de la D.T.A et 20 % dans le secteur UEb qui présente des enjeux paysagers inférieurs.

Cette règle est destinée à maintenir des espaces libres au sol pour favoriser le caractère végétal des quartiers et participe à limiter l'imperméabilisation des sols pour lutter contre le ruissellement.

Hauteur

La hauteur des bâtiments ne doit pas excéder 7 mètres (10 mètres pour la hauteur frontale) dans tous les secteurs, pour respecter la forme urbaine existante et limiter l'impact du bâti sur le paysage.

En effet, une hauteur de 7 mètres est compatible avec l'intégration des constructions dans le paysage proche et lointain.

Aspect extérieur

L'article 11 relatif à l'aspect extérieur indique qu'en zone UE les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère des lieux avoisinants, des sites et des paysages.

Ainsi les constructions doivent exclure tout décrochement inutile et avoir des volumes simples, et toutes imitations de matériaux sont interdites en façade.

De même, les ouvertures doivent répondre aux objectifs de qualité environnementale ainsi qu'aux impératifs constructifs et fonctionnels. Les toitures terrasses sont autorisées sous réserves de leur insertion dans le site, qui sera facilitée grâce à l'utilisation de revêtements de types dallages, végétalisation...

Les couvertures seront en tuiles de terre cuite naturelle et la ligne de faîtage sera parallèle aux courbes de niveau.

Pour préserver l'esthétique des lieux, les clôtures seront discrètes et constituées de haies vives, diversifiées, soit de claire-voie, et les brises vues seront autorisées sous réserve de leur insertion dans le site.

S'agissant des murs de restanques en dehors des constructions autorisées et des voies nécessaires à leur desserte, ils devront être préservés ou restaurés à l'identique et conserver la même altimétrie.

D'une manière générale, les constructions et aménagements doivent s'adapter au terrain et non l'inverse, afin de conserver l'identité de ces paysages.

Espaces verts et COS

L'article 13 prévoit un coefficient de végétalisation pour chaque secteur. Ce coefficient s'élève à :

- 60 % de l'unité foncière dans le secteur UEa,
- 50 % de l'unité foncière dans les secteurs UEb.

Cette disposition garantit un accompagnement végétal de qualité dans ces quartiers où les enjeux paysagers, à l'échelle de la vallée sont importants. En effet, ces secteurs sont pour la plupart situés en covisibilité aussi bien de part et d'autre du Var que depuis les autres communes de la rive droite.

Le coefficient de végétalisation sera garant d'une bonne intégration des nouvelles constructions dans la trame verte existante.

S'agissant d'une zone d'habitat individuel, le coefficient d'occupation du sol est fixé à

- 0,12 dans le secteur UEa,
- 0,20 dans les secteurs UEb.

Comme vu précédemment, ces coefficients d'occupation des sols différents permettent de distinguer les secteurs en fonction des enjeux paysagers.

Les zones urbaines spécialisées

Nom de la zone	Superficie (ha)	% par rapport à la surface totale
UF	3.3	0.21
UZ	173.2	11.27
Total des zones	176.5	11.5

Elles correspondent sur les documents graphiques et réglementaires aux zones suivantes :

- UF : destinée aux équipements collectifs,
- UZ : destinée aux activités industrielles, artisanales et commerciales.

La zone d'équipements collectifs UF

→ Objectifs et destination de la zone UF

La zone UF est destinée spécifiquement aux équipements collectifs. Elle se répartit sur l'ensemble du territoire et comprend 4 secteurs ayant chacun une vocation particulière.

Ces secteurs d'équipements collectifs sont, pour la plupart, isolés et de taille réduite. Au total la zone UF ne compte que 3.3 hectares.

Il a donc été décidé de leur donner des règles particulières qui sont de nature à assurer l'extension ou la réalisation des équipements prévus.

La création de secteurs à vocation d'équipements collectifs répond à l'objectif fixé par le P.A.D.D en la matière. En effet, celui-ci a retenu le principe de développer et mettre en valeur les équipements et les services de proximité ainsi que le projet de permettre l'accès à la culture et aux sports pour tous.

→ Explication du zonage de la zone UF

Le secteur UFa accueille actuellement le carmel de l'Evêché, au Nord de la commune de Carros.

Le classement de ce secteur en zone d'équipements collectifs permettra l'extension du carmel pour améliorer l'accueil des fidèles.

Situé près du vallon de la Ginestière, rue du Bousquet, **le secteur UFb** accueillera le centre d'animation culturelle musulman à Carros Ville. La création d'un tel lieu permet de répondre aux besoins de la population de confession musulmane.

Il a été décidé de créer un nouveau **secteur UFc** spécifique à l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage. Cette aire d'accueil pourra être réalisée en continuité de la zone d'activités industrielles et artisanales, et de la zone d'habitat des Plans de Carros.

Les règles de constructibilité aboutissent notamment à déréglementer le COS et l'emprise au sol.

Le classement en zone urbaine est justifié par le fait que la zone va bénéficier de tous les équipements nécessaires.

D'autre part le projet bénéficie d'une liaison rapide avec la future voie (boulevard urbain) reliant l'opération de Leï Salo (quartier des Plans) avec la zone industrielle, et il favorise la mixité sociale.

L'opération présente un caractère d'intérêt général puisqu'elle vise à créer un équipement public exigé par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

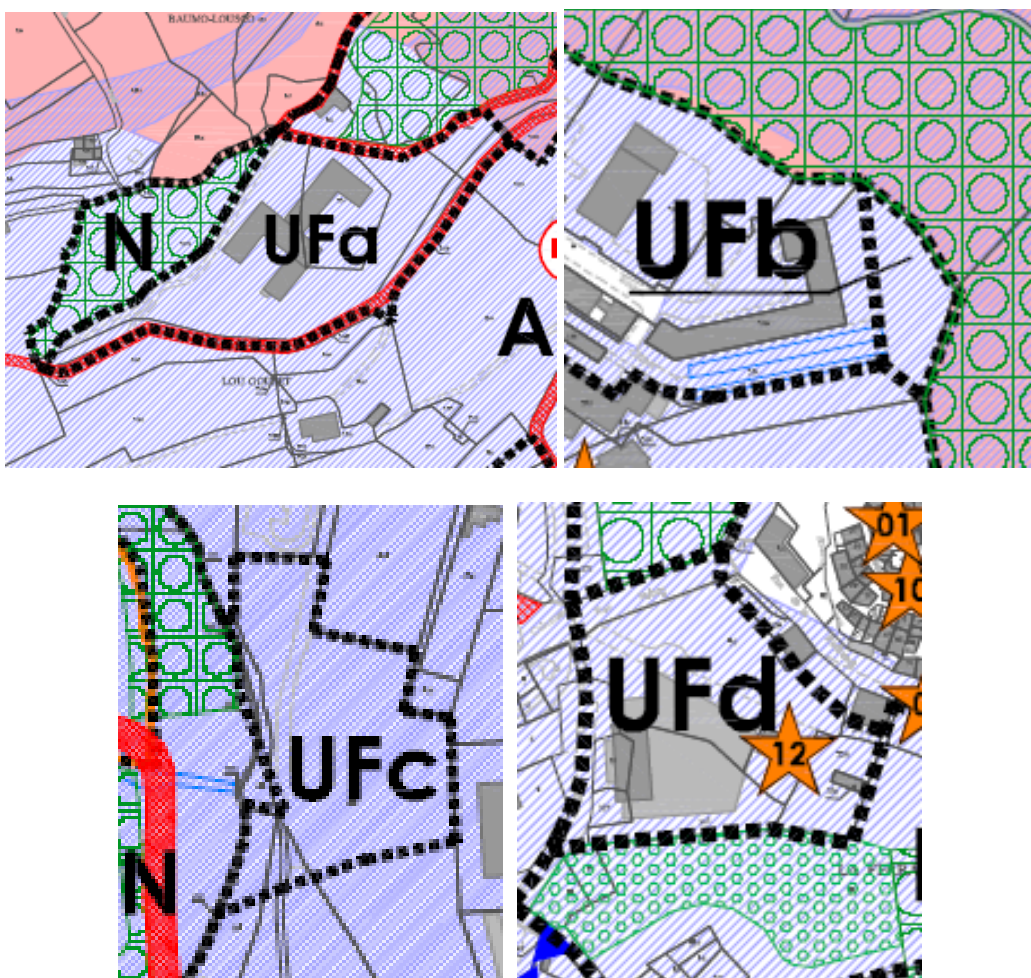
De plus, la réalisation d'un tel projet dans un secteur de développement stratégique du département est compatible avec les orientations de la DTA qui précise que « *les collectivités locales, à travers les différents*

projets d'aménagement, doivent mettre l'accent sur l'objectif de mixité sociale [...] et atténuer la fragilité sociale d'une partie de la population ».

Le secteur UFd jouxte le village de Carros et permet de regrouper des équipements (sports et loisirs, culture, groupe scolaire) qui renforceront la vie sociale de la commune. Ce secteur constitue un foyer culturel en contrebas du village. Il participe à son rayonnement grâce au Centre National d'Art Contemporain et à la villa Barbary (n°12 ci-dessous, repérée au titre du L.123-1-57^e) avec son parc et ses diverses manifestations (expositions, théâtre...).



Les dispositions du P.L.U permettent de conforter ce pôle culturel, conformément aux objectifs du P.A.D.D.



→ **Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UF**

Afin d'affirmer fermement la spécificité de chaque secteur, l'article 1 interdit toutes les occupations et utilisations du sol hormis celles visées à l'article 2.

Les occupations et utilisations du sol ci-après sont soumises à conditions particulières :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires au fonctionnement et à la surveillance des activités et installations autorisées dans la zone
- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics,
- les installations classées liées et nécessaires aux activités et installations existantes et autorisées,
- les affouillements et les exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone ainsi qu'à leur desserte,
- les constructions et les aires de stationnement indispensables aux activités admises dans la zone UF.

L'article 2 rappelle que, dans les zones soumises à des risques ou à des nuisances, les constructions et installations autorisées doivent respecter les dispositions des plans de prévention des risques et que les travaux destinés à pallier au risque sont autorisés.

En outre, sont autorisées sont conditions :

- dans le secteur UFa, les constructions et installations liées à l'accueil et d'animation culturelle,
- dans le secteur UFb, les constructions et les installations liées au centre d'animation culturelle,
- dans le secteur UFc, les constructions et installations à usage d'aire d'accueil des gens du voyage,
- dans le secteur UFd, les constructions et installations à usage d'équipements scolaires, de loisirs et d'animation culturelle.

Ainsi, chaque secteur bénéficie d'une destination précise répondant à des besoins particuliers.

Toute construction ou installation nouvelle, doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'eau potable, conformément à la réglementation en vigueur.

Dans les zones desservies par le réseau d'eaux usées, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire doit être raccordé au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur Nice Côte d'Azur.

Dans les zones où cela est envisageable, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire doit être raccordé au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur Nice Côte d'Azur.

En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisé que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Tout projet doit comporter les ouvrages nécessaires pour collecter et évacuer les eaux pluviales, conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Toutefois, en vue de la limitation des débits à évacuer et de leur dépollution, des aménagements particuliers pourront être imposés, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

De par leur vocation d'équipements collectifs et s'agissant pour la plupart de zones actuellement desservies par les réseaux d'assainissement, il n'est pas défini de superficies minimales. Par ailleurs, ces secteurs n'ont pas d'enjeux paysagers et de conservation d'une morphologie traditionnelle qui aurait justifiés une telle règle. Ce sont donc les règles d'implantation qui fixeront la morphologie urbaine de ces secteurs.

Règles d'implantation

Le règlement du P.L.U prévoit deux modes d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques en fonction du type d'équipements projetés et des caractéristiques techniques nécessaires à la mise en œuvre de chaque équipement :

- dans les secteurs UFa, UFb et UFd, les constructions doivent être édifiées à une distance au moins égale à 5 mètres de l'alignement des voies
- dans le secteur UFc, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement des voies.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent également s'implanter en limite.

Les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives traduisent la même contrainte technique que l'implantation par rapport aux voies et emprises publiques.

Les constructions doivent être implantées à 5 mètres de l'ensemble des limites séparatives sauf dans le secteur UFd où l'implantation peut se faire en limite.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter en limite.

Il n'est pas fixé de règles d'emprise. En effet, ces secteurs sont pour la plupart situés en continuité de zones urbaines denses et structurées et en constituent les extensions.

Hauteur

Pour l'ensemble des secteurs, la hauteur est mesurée du sol naturel ou excavé, jusqu'à l'égout du toit.

Les règles de hauteur dépendent de la typologie urbaine existante ou recherchée, de la vocation attribuée à chaque secteur et des contraintes techniques des équipements projetés ou existants.

Ainsi, la hauteur des bâtiments ne doit pas excéder :

- 9 mètres dans les secteurs UFa et UFd,
- 15 mètres dans le secteur UFb,
- 12 mètres dans les secteurs UFc

Par ailleurs, afin de garantir une insertion paysagère de qualité, les clôtures ne pourront avoir une hauteur supérieure à 2 mètres et les murs de soutènement de 3 mètres.

Aspects extérieurs, stationnement et traitement des espaces libres

Cet article définit un minimum de principes généraux permettant de garantir un aspect compatible avec le caractère des lieux avoisinants, des sites et des paysages. L'architecture contemporaine y est autorisée.

Cette disposition donne des prescriptions pour les constructions, façades, toitures, ouvertures..., sur l'ensemble de la zone UF pour une bonne insertion dans le paysage.

Les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique : orientation des façades et des surfaces extérieures, dimensions des ouvertures et occultations, isolation par l'extérieur, capteurs solaires, etc...

Dans tous les secteurs, le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins liés au fonctionnement et à la fréquentation des équipements collectifs existants ou projetés et être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Il est exigé un nombre de places de stationnement correspondant.

- aux caractéristiques de l'opération,
- à son environnement.

De plus il est exigé au minimum pour les constructions à usage d'habitation une place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher avec au minimum une place par logement.

Afin de favoriser l'utilisation des modes de déplacements doux, il est exigé des places de stationnement pour les deux-roues (au moins 20% du nombre d'emplacements destinés aux véhicules à quatre roues).

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. De même, les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour quatre places de stationnement. En outre 4% de la superficie de l'unité foncière devra être traitée en espaces verts.

La zone UZ: la zone d'activités artisanales, industrielles et commerciales

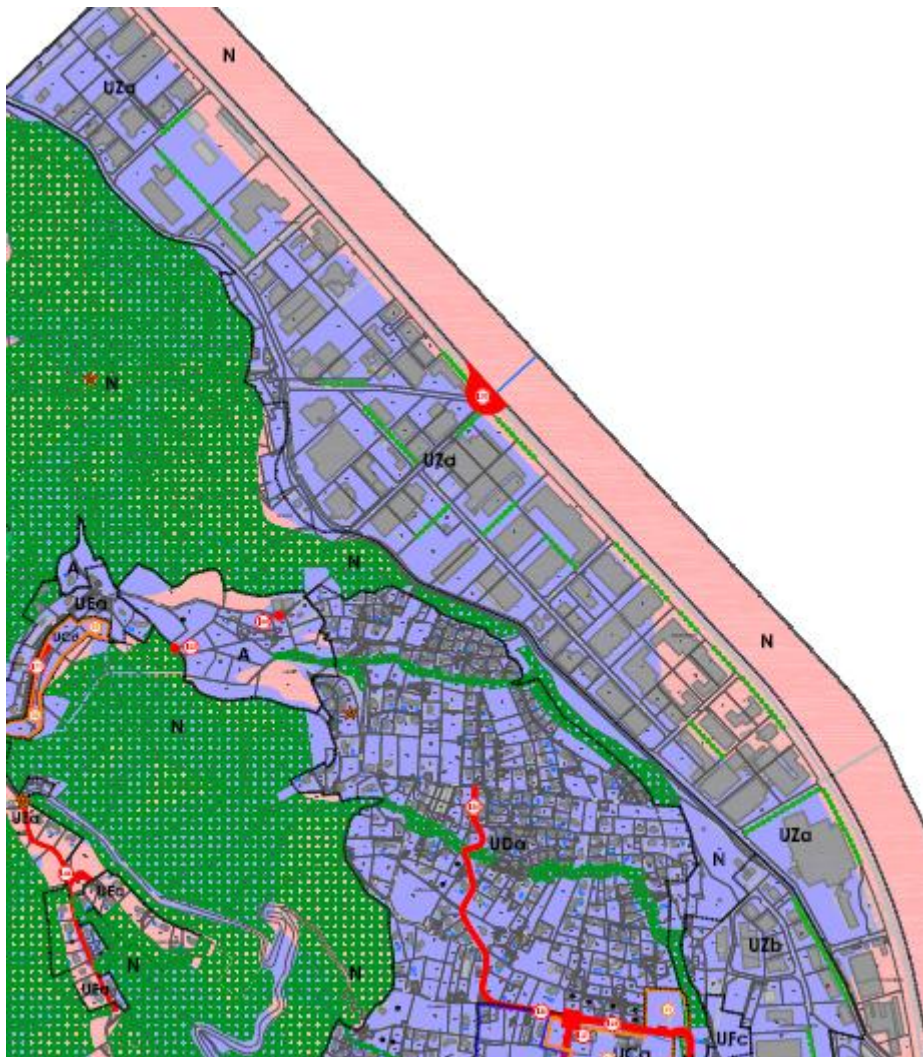
La zone UZ repère au sein de deux secteurs distincts :

- la zone industrielle : UZa
- la zone artisanale : UZb.

→ Objectifs et destination de la zone UZ

L'objectif de la zone UZ est de développer les activités industrielles et artisanales conformément aux orientations retenues dans le cadre du P.A.D.D.

→ Explication du zonage de la zone UZ



La zone d'activités de Carros est divisée en deux secteurs, portant chacun une orientation particulière : la première, UZa, longe le fleuve Var et est dédiée à l'implantation d'activités industrielles.

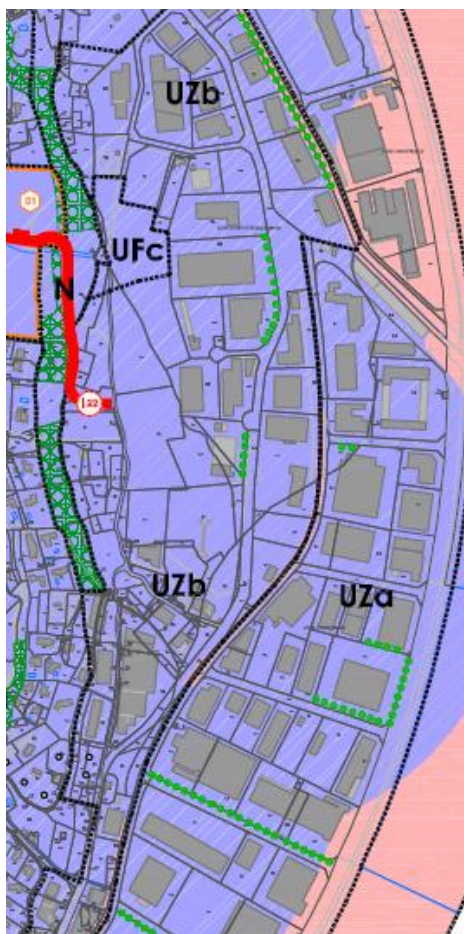
La seconde, UZb, localisée entre les Plans et le Var, est vouée à l'accueil d'artisanat et de commerce. Sa localisation, au contact du quartier résidentiel des Plans justifie sa spécialisation.

La totalité de la UZ s'étend sur une superficie légèrement supérieure à 175 ha ; elle est la seconde zone d'activités du département avec plus de 8 000 emplois et sa croissance va se poursuivre. En effet, l'aménagement de la RM 6202bis jusqu'au bec de l'Estéron et la mise en place d'un transport en commun de nature interurbaine offrent de nouvelles perspectives de développement.

Le C.O.S est fixé à 2 et les hauteurs vont être harmonisées à 18 mètres conformément aux orientations du P.A.D.D. L'emprise au sol des constructions est définie par la réglementation applicable du Plan de Prévention des Risques Inondations de la Basse Vallée du Var approuvé le 18 avril 2011.

Ces règles confortent ainsi le rôle majeur de cette zone dans la plaine du Var en permettant une densification de la zone d'activités.

Comme évoqués précédemment, des alignements d'arbres protègent les arbres les plus remarquables de la zone, garant d'une insertion paysagère de qualité. De nombreux alignements sont localisés le long de la RM 901 et concourent à atteindre les objectifs fixés par la P.A.D.D quant aux traitements paysagers de la RM 901.



→ Explication des règles d'urbanisme spécifiques à la zone UZ

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-après :

- les constructions à usage d'habitations hormis celles visées à l'article 2,
- les constructions à usage d'habitations légères et de loisirs,
- les parcs résidentiels de loisirs,
- les aires de jeux et de sport,
- les constructions à usage de parc d'attractions,
- les constructions à usage de commerce hormis celles visées à l'article 2,
- les constructions à usage agricole et les serres,
- les caravanes isolées,
- les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes.

Sont également interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-après :

- toutes les occupations et utilisations du sol à usage de commerce dans tout le secteur UZa
- toutes les occupations et utilisations du sol à usage de commerce de plus de 1 000 m² de Surface de Plancher dans tout le secteur UZb

L'article 1 affirme nettement la vocation propre de la zone. Ainsi, l'ensemble de la zone industrielle départementale et la zone d'activités de la Grave est classé en UZ dans laquelle les constructions à usage artisanale, industrielle sont admises et les commerces sont admis en zone UZb sous condition détaillée à l'article 1, conformément à la vocation du secteur.

Les occupations et utilisations du sol ci-après sont soumises à conditions particulières :

- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- les constructions à usage d'habitation liées au gardiennage, à la surveillance des locaux et installations admises ci-dessus, à condition de ne pas excéder 150 m² de surface de plancher par logement,
- sont autorisées les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement relevant du régime de la déclaration, de l'enregistrement ou de l'autorisation. Sont exclues celles relevant du régime de l'autorisation avec servitude, hormis l'activité de stockage et de distribution de Gaz GPL existante.
- les affouillements et les exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone ainsi qu'à leur desserte.

Dans le secteur UZa, les constructions à usage de commerce sont interdites.

Dans le secteur UZb, les constructions à usage de commerce à condition que la surface de plancher n'excède pas 1000 m² de surface de plancher.

L'article 2 rappelle que, dans les zones soumises à des risques, les constructions et installations autorisées dans la zone doivent respecter les dispositions des plans de prévention des risques naturels et du PAC lié aux risques technologiques et que les travaux destinés à pallier au risque sont autorisés.

Le règlement prend en compte les besoins des entreprises présentes dans la zone en autorisant les constructions à usage d'habitation liés au gardiennage mais en limitant la superficie à 150 m² de surface de plancher.

Afin de favoriser la mixité des activités au sein d'un même volume, conformément aux orientations du P.A.D., le règlement autorise les constructions à usage de commerce dans le secteur UZb uniquement. Toutefois, dans le but de ne pas dénaturer la vocation initiale de la zone, la superficie des constructions à usage de commerce est strictement encadrée.

Il autorise également les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les affouillements et les exhaussements du sol.

Accès et voiries

A l'instar des zones urbaines résidentielles, sont rappelés les principes relatifs aux exigences de sécurité publique, de défense contre l'incendie, de ramassage des ordures ménagères.

Ainsi, pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée et les caractéristiques des accès et des voies privées doivent être adaptées à l'opération et satisfaire aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de ramassage des ordures ménagères.

De même, afin de garantir la sécurité sur la RM 901, le règlement limite à 1 le nombre d'accès carrossable par unité foncière sur celle-ci. Il s'agit en effet d'une voie à double usage (desserte et transit) qui nécessite des normes particulières garantissant la sécurité de tous les usagers.

Desserte par les réseaux

Toute construction ou installation nouvelle (comprenant l'extension des constructions existantes), doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'eau potable, conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence de possibilité de raccordement au réseau d'eau public de distribution d'eau potable, une alimentation en eau autonome peut être admise, sous réserve.

Tous les ouvrages installations et travaux exécutés en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent d'eau dans le milieu naturel, doivent faire l'objet de déclaration ou d'autorisation auprès de la Préfecture, en application des articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement, et sous réserve de l'article L.214-7 du code de l'environnement pour les prélèvements associés à l'exploitation des établissements industriels relevant de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

Dans les zones desservies par le réseau d'eaux usées, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire doit être raccordé au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur Nice Côte d'Azur.

Dans les zones où cela est envisageable, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire doit être raccordé au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur Nice Côte d'Azur.

En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisé que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Pour les établissements produisant des eaux usées autres que domestiques, tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans le réseau public de collecte doit être préalablement autorisé par le maire de la commune et le président de la métropole (autorisation de déversement ou convention de déversement).

Tout projet doit comporter les ouvrages nécessaires pour collecter et évacuer les eaux pluviales, conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Règles d'implantation

De par leur vocation et s'agissant de zones actuellement desservies par les réseaux d'assainissement, il n'est pas défini de superficies minimales. Par ailleurs, ces secteurs n'ont évidemment pas d'enjeux paysagers bien que des dispositions réglementaires soient prises afin d'atténuer leur impact visuel.

Les bâtiments doivent s'implanter à une distance au moins de 5 mètres de l'alignement des voies.

De plus, les bâtiments doivent s'implanter à 10 mètres de la RM 901. En effet, il s'agit d'une voie assurant une fonction de transit et de desserte interne. Il convient donc de prévoir un recul suffisant pour permettre sa mise en valeur conformément aux objectifs du P.A.D.D : « *Assurer un traitement paysager de la RM 901* ».

Toutefois, les bâtiments et les constructions indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter à l'alignement.

Les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives traduisent la morphologie urbaine préexistante ou recherchée.

Les constructions doivent être implantées à 5 mètres de l'ensemble des limites séparatives permettant ainsi la création d'écrans végétaux entre les différents bâtiments à usage d'activités et donc une bonne insertion paysagère du site.

Toutefois, les extensions de bâtiments existants sur les limites séparatives peuvent être autorisées si leur hauteur n'excède pas 3,50 mètres à l'égout du toit. Cette disposition permet de ne pas pénaliser l'extension

des constructions existantes au regard des nouvelles règles et donc de favoriser le développement économique tel que validé par le P.A.D.D.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter en limite.

Les constructions sur un même terrain doivent respecter une distance d'au moins 4 mètres.

Cette disposition assure les mêmes fonctions en terme de paysage que les deux articles précédents et permet ainsi l'implantation d'espaces verts entre les bâtiments.

Cet espace entre deux bâtiments non contigus joue également un rôle pour la sécurité des bâtiments et des personnes puisqu'il permet le passage des engins de secours.

Emprise au sol

L'emprise au sol des constructions est définie par la réglementation applicable du Plan de Prévention des Risques Inondations de la Basse Vallée du Var approuvé le 18 avril 2011.

Hauteur

La hauteur est mesurée du sol naturel ou excavé, jusqu'à l'égout du toit.

Conformément aux orientations retenues dans le cadre du P.A.D.D., la règle de hauteur a été harmonisée par rapport au P.O.S : le P.L.U fixe donc la hauteur maximale autorisée à 18 mètres.

Cette harmonisation concourt à une densification de la zone d'activités, notamment sur le secteur de La Grave, en cohérence avec les objectifs fixés par la P.A.D.D.

La hauteur fixée ci-dessus, relative aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, pourra toutefois être dépassée lorsque les caractéristiques techniques l'imposent.

Par ailleurs, afin de garantir une insertion paysagère de qualité, les clôtures ne pourront avoir une hauteur supérieure à 2 mètres (dont 0.70 mètre maximum dédié au mur bahut). La hauteur des murs de soutènement est limitée à 3 mètres.

Aspects extérieur, stationnements et traitement végétal des espaces libres

Cet article définit un minimum de principes généraux permettant de garantir un aspect compatible avec le caractère des lieux avoisinants, des sites et des paysages. L'architecture contemporaine y est autorisée.

Cette disposition donne des prescriptions pour les constructions, façades, toitures, ouvertures... , sur l'ensemble de la zone UZ pour une bonne insertion dans le paysage.

Les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique : orientation des façades et des surfaces extérieures, dimensions et occultations des ouvertures, appareil de production d'énergie, inscription dans le grand paysage, etc...

Quelque que soit le type de couverture, la finition par une teinte de couleur blanche ou très claire est interdite afin de favoriser l'insertion paysagère des toitures et de limiter leur impact visuel notamment depuis Colomars, Castagniers et le village de Carros.

Concernant les clôtures, et toujours dans le souci de permettre une intégration paysagère optimale des constructions, elles pourront être constituées de grilles ou de grillage mais seront obligatoirement doublées de haies vives diversifiées sur la hauteur des clôtures.

Dans toutes les zones, le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins liés au fonctionnement et à la fréquentation des constructions et installations et doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Il est exigé un nombre de places de stationnement correspondant.

- pour les constructions à usage d'habitation, 2 places par logement,
- pour les constructions à usage de bureaux, de commerce et d'artisanat, 1 place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher,
- pour les constructions à usage industriel, 1 place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher,
- pour les hôtels, 1 place de stationnement par chambre.

Les normes de stationnement se déclinent en fonction de l'activité et assurent un nombre de places satisfaisant pour les besoins en évitant le stationnement non réglementé le long des voies ouvertes à la circulation. On remarque que la norme concernant les constructions à usage industriel a été assouplie. En effet, elle concerne les entreprises ayant le plus grand nombre d'employés. La mise en place d'un transport en commune de nature interurbaine favorisera le report modal d'un grand nombre de personnes, libérant ainsi des surfaces aujourd'hui dédiées stationnement. Ainsi, les surfaces libérées pourront être utilisées pour le développement des activités, conformément au P.A.D.D. précisons également que le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement des deux roues devra être égal à au moins 20% du nombre de stationnement réalisé en direction des automobile. L'objectif de cette mesure étant également de favoriser l'utilisation d'un vélo, elle est corrélée à la création de voies cyclables, projetée en direction de la ZA.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour quatre places de stationnement afin de maintenir un couvert boisé au sein de la zone Industrielle et artisanale.

De plus, 20% de la superficie des unités foncières doit être traité en espace vert de pleine terre.

Enfin, le règlement graphique repère des alignements d'arbres à préserver strictement ; ils permettent une insertion des bâtiments plus homogène par la création de masques végétaux ponctuels.

Le règlement interdit également l'abattage d'arbres de haute tige.

La création ou la pérennisation d'écrans végétaux est donc réglementairement obligatoire.

Le coefficient d'occupation des sols est fixé à 2.

Cette disposition permet d'une part de densifier la zone d'activités conformément aux orientations du P.A.D.D et d'autre part de maîtriser la constructibilité nouvelle offerte par les autres règles afin de juguler la spéculation foncière qui conduirait à une mutation à terme de la vocation de la zone.

IV.3.2. Les choix relatifs aux zones à urbaniser

Explication du règlement

Selon l'article R.123-6 du code de l'urbanisme « *peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation* ».

La commune a retenu le principe de créer une zone d'urbanisation future stricte, les équipements existants à proximité ne permettant pas d'envisager l'ouverture progressive de l'urbanisation.

Ainsi conformément au Code de l'Urbanisme, seuls les articles 2, 6 et 7 sont réglementés. L'article 2 autorise l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation ainsi que les annexes et les piscines qui lui sont liées. La surface de plancher de la construction ne doit pas excéder 200 m². Cette extension autorisée est limitée à 30 % de la surface de plancher du bâtiment originel, dans la limite d'une seule extension. En outre, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les bassins de rétention sont autorisés dans la zone AU.

Ainsi, le règlement du P.L.U garantit une constructibilité limitée pour les constructions existantes et limite ainsi le mitage de cette réserve foncière nécessaire à la commune pour accueillir les futurs habitants et répondre à son objectif de croissance.

Ainsi, les règles édictées par le règlement du P.L.U assurent la pérennité du caractère naturel de ces espaces de manière à ne pas empêcher des projets futurs.

Explication du zonage

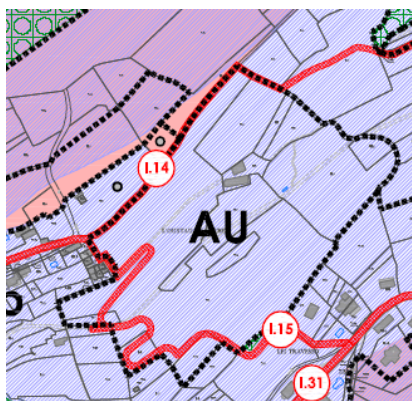
Ce secteur à l'ouest du village de Carros, au quartier de l'Évêché, constitue une réserve foncière pour une opération d'aménagement d'ensemble.

Étendu sur une superficie supérieure à 4,5 ha, le site pourra accueillir les projets communaux en fonction des besoins de la collectivité.

Cette opération pourrait concerner un projet touristique, garant du respect des objectifs fixés par le P.A.D.D quant au développement de cette activité. En outre, cette zone AU respectera la vocation agricole des secteurs adjacents, renforçant la prise en compte des objectifs du P.A.D.D en la matière.

Les emplacements réservés au titre de la voirie permettront de développer le réseau viaire. En effet, la desserte de cet espace par les réseaux est aujourd'hui inexistante, d'où son classement en zone à urbaniser. Soulignons que l'ER n°31 prévoit la création d'un itinéraire cyclable à proximité directe de la zone AU affichée.

Cette zone AU est issue du reclassement de la zone Nat du PLU approuvé en 2001.



IV.3.3. Les choix relatifs aux zones agricoles

Conformément à l'article R. 12-7 du code de l'urbanisme, ont été classés en zones agricoles « A », les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A.

Conformément aux orientations retenues par le P.A.D.D., l'objectif de ces zones est de préserver les espaces agricoles de qualité.

Objectifs et destination de la zone A

La zone A est une zone protégée destinée à pérenniser les activités agricoles existantes et à favoriser l'implantation de nouvelles exploitations..

Elles intègrent les espaces présentant un potentiel agronomique et oléicole dont plusieurs sont encore en activité. Ils présentent une sensibilité particulière liée aux paysages traditionnels ruraux.

Le PLU de Carros affiche des zones agricoles, dispersées sur la totalité de la commune qui totalisent une superficie d'environ 80 ha.

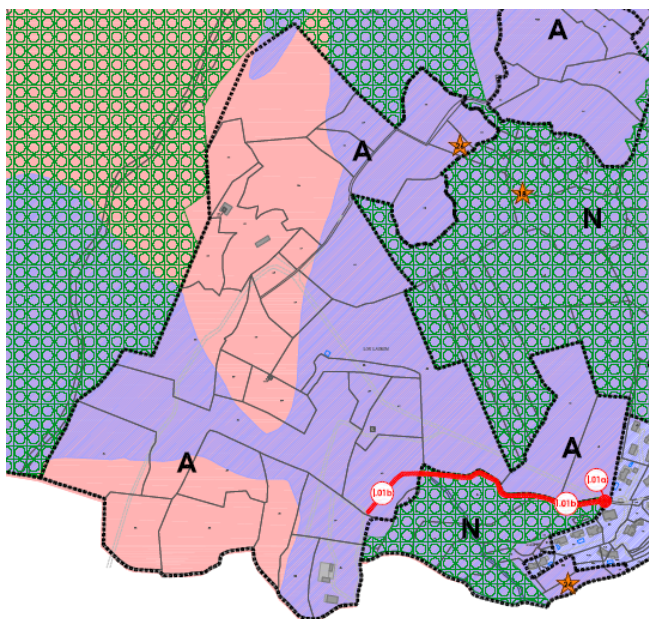
Explication du zonage

Le secteur « Lou Laurume »

Un vaste secteur s'étendant en limites communales avec Gattières au quartier Lou Laurum est identifié : il s'agit d'un territoire agricole à vocation pastorale.

Cet espace, identifié comme espace naturel par la D.T.A participe à la diversité environnementale dans le paysage et à la prévention des risques d'incendie.

En effet, ce site est impacté par un emplacement réservé voué à l'élargissement d'une piste DFCI et l'aménagement d'une aire de retournement. Cette installation est liée à la défense incendie requise dans le cadre du PPRIF.

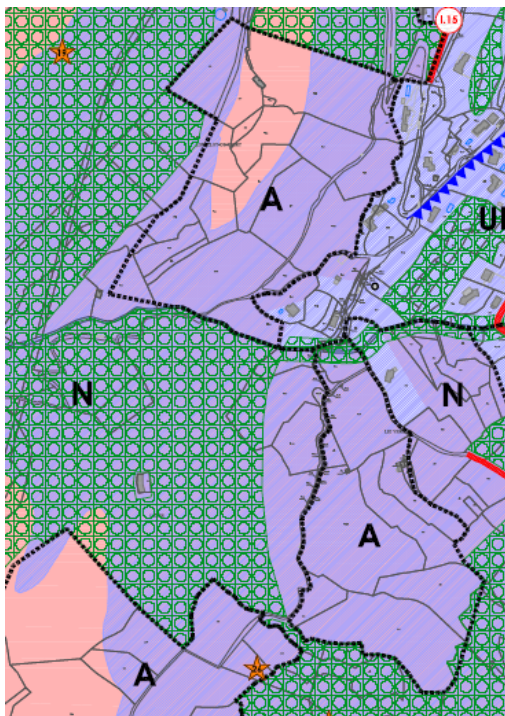


Le secteur « La bachasse »

Ces deux zones agricoles sont localisées au lieu-dit de la Bachasse et du Verger. Elles sont principalement occupées par des espaces d'oliveraies.

Elles se situent en périphérie des zones d'habitat pavillonnaire.

Elles constituent des zones de transition entre espaces forestier et zones d'habitat et participent aussi à la qualité environnementale, à la diversité des paysages et à la lutte contre le risque d'incendie.

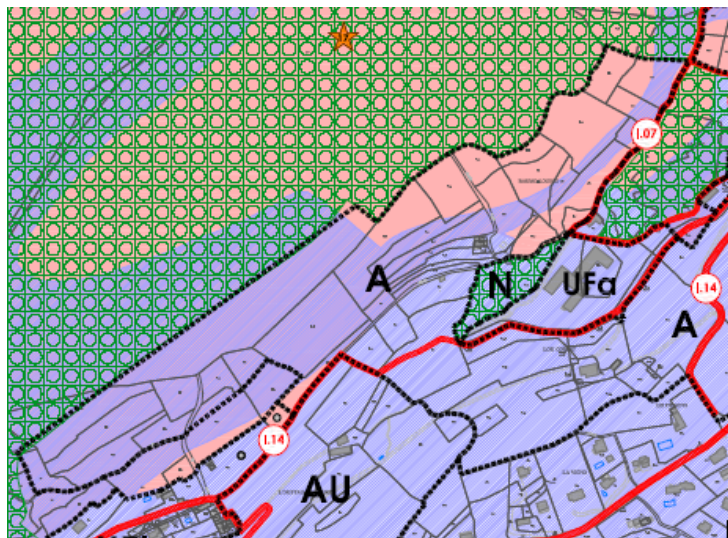


Le secteur « Lou Goubet »

Le troisième secteur agricole s'étend au lieu-dit Lou Goubet, de part et d'autre de la zone de l'Évêché.

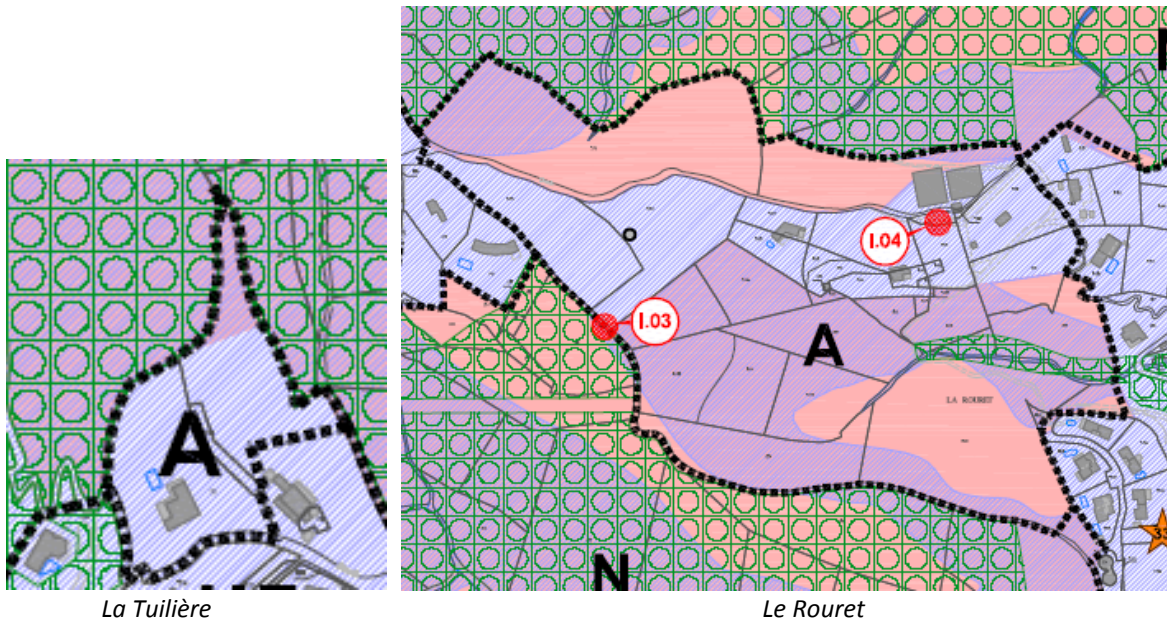
Il est occupé par une oliveraie de grande qualité, encore en exploitation pour l'essentiel.

Ces plantations sont d'une grande valeur patrimoniale tant d'un point de vue paysager qu'agricole et écologique. Ce classement permet de protéger cet espace agricole, de maintenir les caractéristiques paysagères existantes et d'assurer la pérennité d'une activité.



La Tuillière et la Rouret

Ces deux espaces agricoles sont situés entre le village et le quartier des Plans de Carros, plus précisément au quartier de La Tuillière et de La Rouret et Lou Claus.



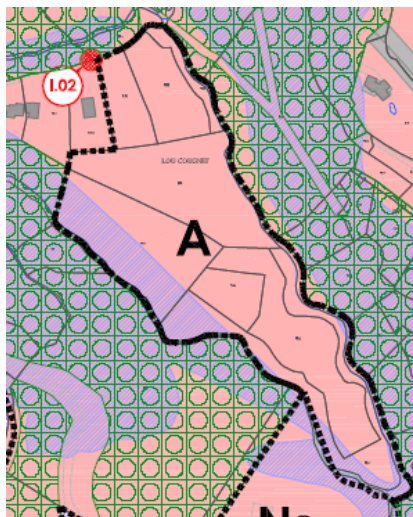
Ils sont occupés par des activités agricoles existantes.

Leur classement en zone agricole protégée garantit la durabilité de l'exploitation de cet espace, conformément aux orientations du P.A.D.D.

Le secteur du Rouret est concerné par deux emplacements réservés dédiés à la création d'aires de retournement de 9 mètres de diamètre, prévues dans le cadre de la mise en défense du site face au risque incendie.

Le secteur des Rougières

Au lieu-dit les Rougières/ le Collet la zone agricole du POS est maintenue : c'est un espace agricole en déshérence. Son classement assurera sa reconquête par une activité pérenne. Son inscription dans une zone agricole et forestière participera à la biodiversité.

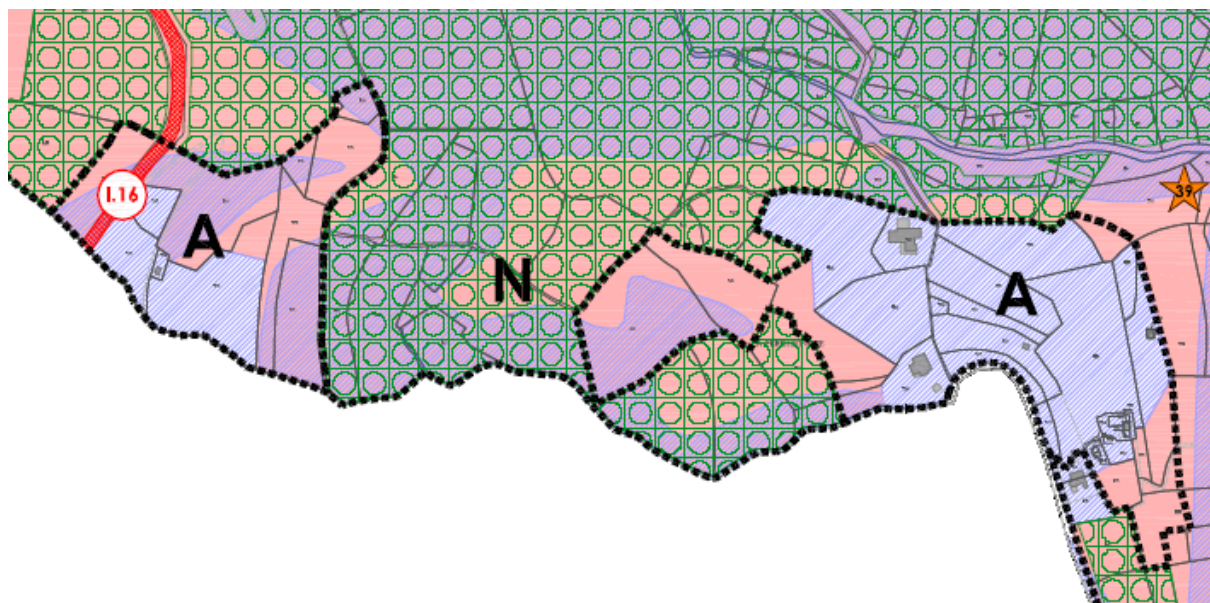


Les deux secteurs à la Perdigonnerie

Ces derniers secteurs se situent au quartier de la Perdigonnerie à proximité de Carros ville et au lieu-dit La Cavagno.

Ils sont occupés par deux exploitations agricoles en activité d'importance variée.

Ce classement en zone agricole assure la protection de cet espace de qualité conformément aux orientations retenues dans le cadre du P.A.D.D.



Aucun EBC n'est repéré dans les zones Agricoles du PLU, mais certains sites sont soumis à des risques naturels prévisibles à l'instar des autres secteurs de la commune.

Les principales règles du plan local d'urbanisme

Les articles 1 et 2 rappellent les occupations et utilisations du sol interdites et autorisées sous conditions. Ainsi, l'article 1 interdit toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article 2.

L'article 2 du règlement de la zone A autorise sous conditions :

- Les ouvrages techniques d'infrastructures à condition d'être nécessaires au fonctionnement
- des services publics ou à des installations d'intérêt collectif
- Les bassins de traitement pluvial
- La réfection des constructions existantes sans procéder à aucune extension,
- Les constructions liées et nécessaires aux exploitations agricoles
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement constructions liées et nécessaires aux exploitations agricoles,
- Les affouillements et exhaussements de sols liés et nécessaires aux exploitations agricoles.
- Ces deux premiers articles sont très restrictifs afin d'affirmer la vocation de ces secteurs et confirmer leur rôle économique.

L'article 2 rappelle une fois de plus les conditions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens édictées par les règlements des différents P.P.R. Ainsi, il est rappelé que dans les zones soumises à des risques sont admises :

- les occupations et utilisations du sol énumérées ci-dessus à condition qu'elles soient autorisées par le règlement du plan de prévention des risques naturels,
- les travaux et aménagements destinés à pallier les risques.

Voiries et réseaux

Dans cet article sont rappelés les principes relatifs aux exigences de sécurité publique, de défense contre l'incendie et de ramassage des ordures ménagères.

De plus, aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes de défense de la forêt contre l'incendie, à l'exception des exploitations agricoles qui entrent dans un dispositif de prévention contre l'incendie de forêt.

Les constructions ou installations requérant une alimentation en eau potable ainsi que l'assainissement doivent être raccordées au réseau public si ses caractéristiques sont suffisantes

.

A défaut de réseau public, l'assainissement autonome est autorisé selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur NCA.

En l'absence de possibilité de raccordement au réseau d'eau public de distribution d'eau potable, une alimentation en eau autonome par captage, puits, forage ou tout autre ouvrage, peut être admise, pour les besoins agricoles ou pour l'alimentation humaine, sous réserve du respect des prescriptions de la loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques et de la réglementation en vigueur.

Règles d'implantation

Pour une bonne intégration paysagère, les bâtiments doivent s'implanter à une distance de l'alignement des voies et des limites séparatives au moins égale à 5 mètres.

Il en va de même pour les serres qui doivent s'implanter à une distance de l'alignement des voies ou des limites séparatives au moins égale à la hauteur, ou au moins égale à 5 mètres quand leur hauteur excède 5 mètres.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres n'est pas réglementée, les terrains étant destinés à accueillir des activités agricoles

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics peuvent s'implanter à l'alignement ou en retrait.

Ces règles concourent à une bonne insertion des constructions admises dans la zone, notamment pour les zones agricoles situées à proximité des zones urbaines.

L'emprise au sol des constructions à usage d'habitation est limitée à 200 m².

Ces dispositions permettent de maintenir le caractère agreste des lieux et tiennent compte des contraintes et des besoins en terme de logement de fonction des agriculteurs.

Hauteur

La hauteur des constructions, mesurée en tout point des façades du sol naturel ou excavé jusqu'au niveau de l'égout du toit ne pourra excéder 7 mètres.

La hauteur des constructions à usage de réserves à outillage ne pourra pas excéder 2,50 mètres à l'égout du toit et 3 mètres au faîtage.

Enfin, la hauteur des serres ne pourra excéder 5,50 mètres.

Ces dispositions permettent de tenir compte des contraintes techniques liées aux activités autorisées dans la zone, et de préserver la trame agricole existante.

La hauteur fixée ci-dessus relative aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif pourra être dépassée lorsque les caractéristiques techniques l'imposent.

Aspect extérieur, stationnements et espaces libres

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, des paysages. Les reconstructions reprendront les caractéristiques architecturales des anciens bâtiments : proportions, ouvertures, éléments spécifiques.

Les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique : orientation des façades et des surfaces extérieures, dimensions des ouvertures et occultations, isolation par l'extérieur, capteurs solaires, etc...

L'architecture contemporaine est autorisée.

Cet article détaille ensuite les règles à respecter, notamment en matière de clôtures et de préservation des murs de restanques, afin de garantir la qualité paysagère de la zone.

Cet article est peu réglementé. Toutefois, pour des raisons de sécurité, le stationnement des véhicules doit être assuré en dehors des voies publiques ou ouvertes à la circulation publique.

Les aires de stationnement devront correspondre aux caractéristiques de l'opération et à son environnement.

Pour respecter l'esthétique des lieux et le passé agricole des coteaux, les murs de restanque doivent être préservés ou reconstruits à l'identique (forme, hauteur, appareillage ...).

Compte tenu de la vocation de la zone, cet article n'est pas réglementé outre mesure.

IV.3.4. Les choix relatifs aux zones naturelles

La zone N recouvre tous les espaces naturels qui participent à l'intégration du grand paysage.

En effet, en application de l'article R.123-8 du Code de l'urbanisme, « peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels ».

La zone N du PLU de Carros comporte un secteur Ns à vocation principale de loisirs et de sports.

Objectifs et destination de la zone N

Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'urbanisme, la zone naturelle (zone N) est une zone naturelle ou forestière, amenée à évoluer de façon modérée. Elle constitue une zone protégée mixte qui répond à plusieurs objectifs traduits dans le règlement et notamment :

- protéger les espaces de nature et les paysages tout en autorisant l'extension mesurée des constructions existantes,
- maintenir les activités existantes,
- répondre aux besoins liés aux activités sportives, de loisirs, de tourisme et d'équipements sportifs, par le biais d'aménagements légers et de changements de destination des constructions (dans le secteur Ns).

La zone Naturelle affichée sur le PLU de Carros totalise une superficie d'environ 880 ha.

Explication du zonage

La zone naturelle de la vallée du Var

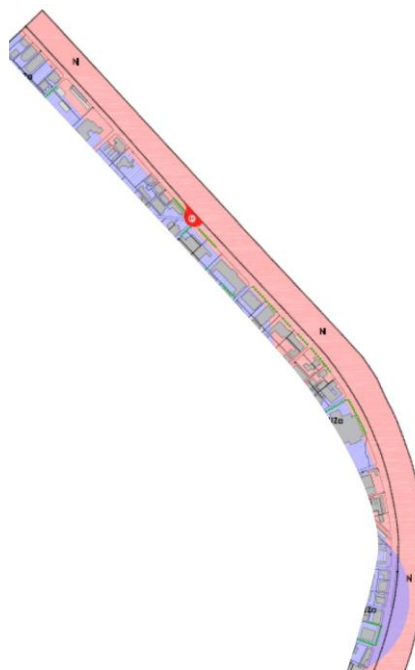
Cette zone N correspond au lit du Var et longe la commune en bordure de la zone d'activités.

Elle constitue une marque identitaire forte de l'image de la commune et plus largement de la vallée.

Cet espace naturel forme, plus précisément en partie basse, un cordon végétal structurant le territoire valléen qui doit être préservé et mis en valeur.

Son classement en zone N assure sa sauvegarde conformément aux exigences des mesures ZICO appliquées le long du Var et aux préconisations du S.D.A.G.E.

Le classement en zone naturelle du lit mineur du Var permettra notamment la protection de la nappe phréatique, conformément aux orientations retenues dans le cadre du P.A.D.D.



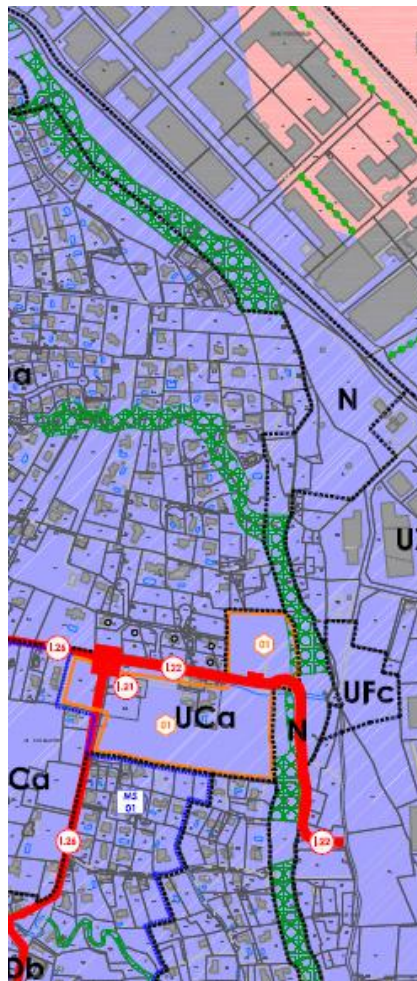
La coulée naturelle dans le quartier des Plans de Carros

La zone naturelle à gauche correspond au pied de coteau entre la zone d'activités et le quartier des Plans de Carros.

Cet espace charnière doit être préservés et mis en valeur par des mesures de protection strictes.

Son classement en zone naturelle assure un rôle de tampon entre la zone Industrielle et les secteurs d'urbanisation et d'habitat, sa protection est donc primordiale pour traiter les interfaces et régler les potentielles nuisances inhérentes aux zones d'activités. En outre, l'ourlet boisé qui compose cette bande verte bénéficie d'un repérage en Espace Boisé Classé assurant la pérennité des boisements du secteur.

De plus, plusieurs captages d'alimentation en eau potable de la commune et des communes voisines sont inclus dans ce périmètre. Les captages sont ainsi préservés de toute urbanisation par le classement en zone naturelle, dont la vocation est par la même renforcée.



La zone naturelle au centre de la commune

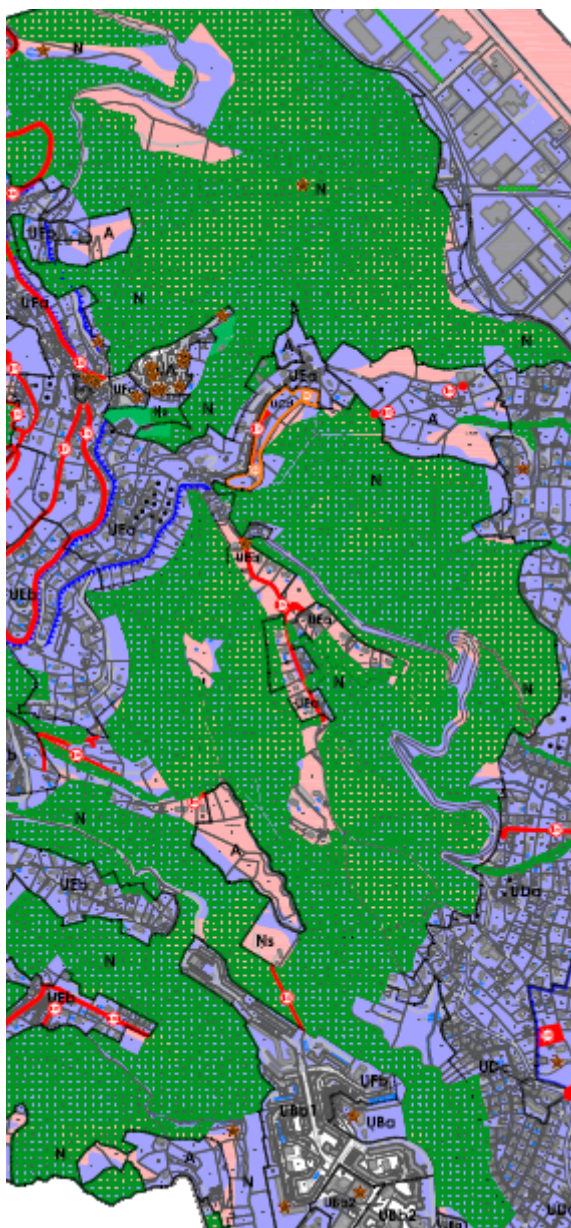
Cette zone naturelle correspond au piémont qui domine le Var. Elle traverse la commune du nord au sud, allant du Broc à Carros le Neuf.

Cet espace naturel de qualité garantit une limite à l'urbanisation en structurant des espaces urbanisés de natures différentes (zone industrielle, urbanisation collinaire...).

Cet espace recouvre également de nombreux vallons, ainsi épargnés de toute urbanisation, et participe à la prévention des risques d'inondation

Sa protection concourt à la préservation des entités paysagères fortes qui fondent l'image de la vallée.

Conformément aux orientations du P.A.D.D, les vallons découpant le secteur collinaire et le piémont ont été protégés par un classement en zone N et l'instauration d'espaces boisés classés. Ces dispositions les préservent de toute urbanisation, maintiennent leur fonction structurante dans le paysage proche et lointain et prémunissent du risque d'inondation.



La zone naturelle à l'Ouest

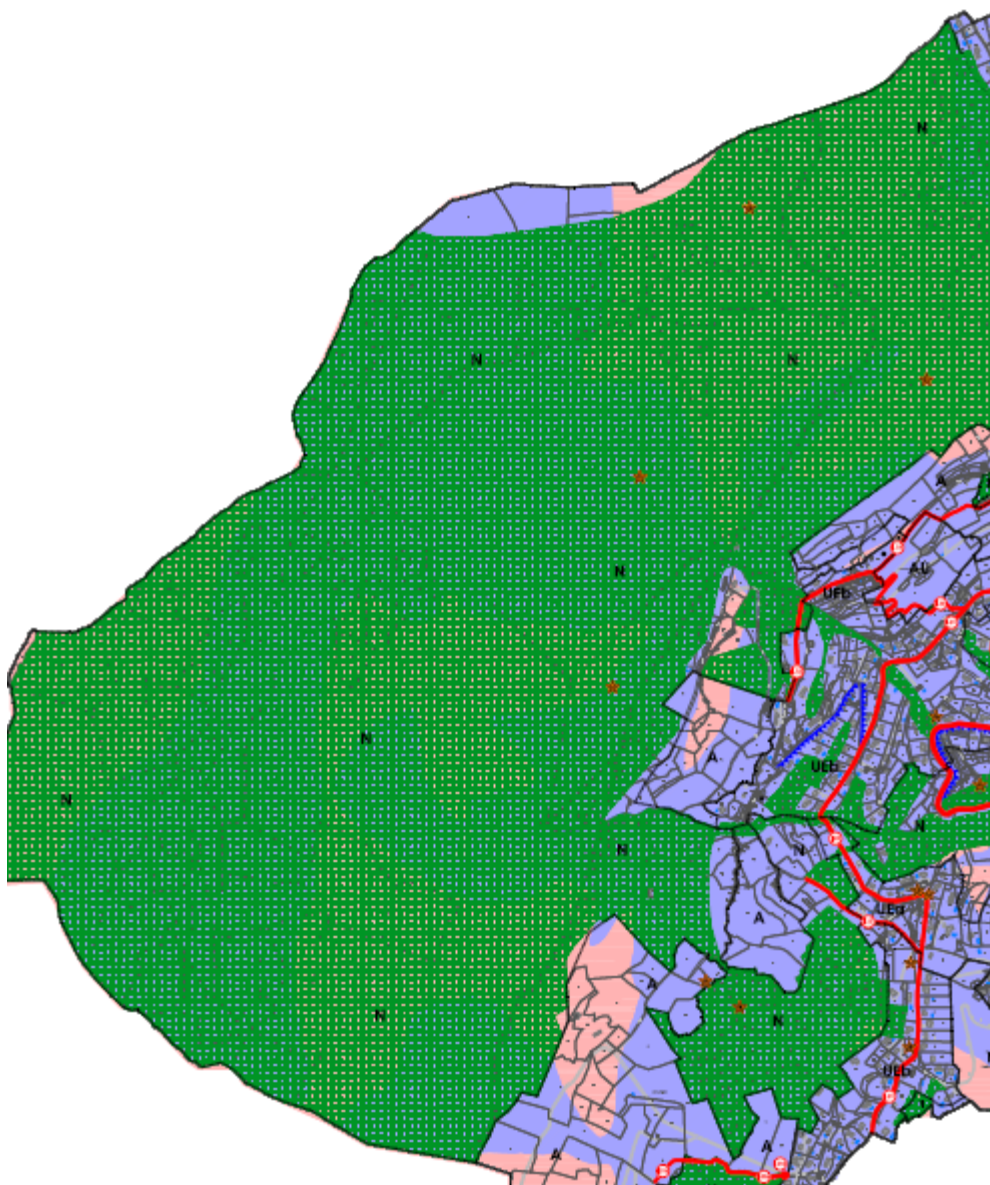
Cet espace naturel correspond aux grands espaces caractéristiques du paysage de la commune et plus largement de la vallée du Var.

Il est composé essentiellement de zones pastorales situées sur les massifs du Chiers, du Cheiron.

Cet espace participant à l'identité paysagère de la commune et de la vallée doit être protégé et mis en valeur pour sa fonction structurante dans le paysage lointain.

Cette zone naturelle constitue une limite franche à l'urbanisation.

Ce classement est de nature à répondre aux exigences de la D.T.A et aux orientations retenues dans le P.A.D.D.



Le secteur Ns

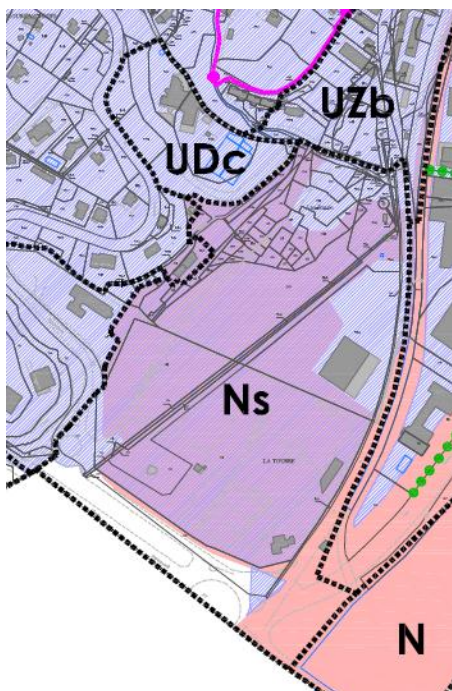
Au quartier de la Tourre

Ce secteur Ns prend place au quartier de la Tourre, en entrée de territoire depuis Gattières.

Il comprend l'un des principaux pôles sportifs de la commune. Il est destiné à accueillir de nouvelles pratiques (un stade, des terrains de sport divers...) en complémentarité des équipements existants.

Il proposera un cadre agréable pour les sports de plein air, et une trame verte en entrée de ville, qui renforcera l'identité de la commune et contribuera à varier l'offre sportive.

Il pourra également accueillir le futur pôle d'échange en lien avec le projet de transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var.

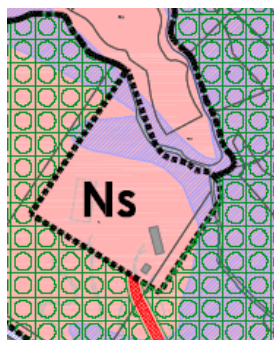


Le secteur du « Collet »

Le deuxième secteur Ns est situé directement au nord de Carros ville, entre les Plans de Carros et la forêt de la Caïnée, au lieu-dit le Collet.

Il comprend des équipements sportifs et de loisirs, notamment l'amphithéâtre et le terrain multisports du Parc Forestier.

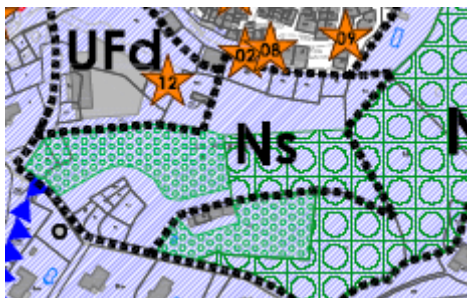
L'objectif est de conforter cet équipement existant et ainsi de permettre l'accès à la culture et aux sports à tous, conformément aux orientations du P.A.D.D.



En contrebas du village

Ce secteur Ns, jouxtant le centre historique de Carros est déterminé pour permettre la création d'espaces verts. La création de ce secteur entend répondre à un double objectif du P.A.D.D : d'une part, le renforcement de l'attractivité des pôles d'habitat, et d'autre part, la diversification de l'offre sportive et de loisirs.

Soulignons que ce secteur est lié à la zone UFd proche qui accueille des équipements scolaires. L'objectif du secteur Ns est donc de créer un pôle d'équipements au contact du village.



Les principales règles du plan local d'urbanisme

Les articles 1 et 2 rappellent les occupations et utilisations du sol autorisées ou non. Sont soumises à des conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les bassins de rétention et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des
- services publics ou d'intérêt collectif,
- les affouillements et les exhaussements du sol nécessaires aux activités de la zone et des
- secteurs,
- l'extension des constructions existantes à condition que la surface de plancher totale
- n'excède pas 150 m². Toutefois, toute extension ne pourra excéder 90 m² de surface de
- plancher. Une seule extension est admise.
- les constructions à usage d'agro-pastoralisme
- les occupations et utilisations du sol nécessaires à l'exploitation forestière

Ces dispositions permettent de conserver le caractère naturel de ces zones ainsi que de préserver et de développer l'agro-pastoralisme, conformément aux orientations du P.A.D.D et aux prescriptions de la D.T.A.

L'encadrement très strict des extensions des constructions existantes est de nature à ne pas porter atteinte à la vocation naturelle de la zone et à sa qualité paysagère.

De plus, dans le secteur Ns sont admises sous conditions :

- les constructions et les installations nécessaires à la pratique, à l'animation et à l'usage de loisirs et de sports n'excédant pas 150 m² de surface de plancher,
- les constructions et les installations nécessaires au parking relai.

Ainsi la vocation du secteur Ns est clairement définie par le règlement du P.L.U.

Voiries et réseaux

Dans cet article sont rappelés les principes relatifs aux exigences de sécurité publique, de défense contre l'incendie et de ramassage des ordures ménagères. De plus, toute ouverture de voie privée qui ne desservirait pas une habitation est interdite.

Enfin, aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes de défense de la forêt contre l'incendie.

L'ensemble de ces mesures visent à limiter la création de voie dans des secteurs sensibles tant d'un point de vue paysager qu'écologique.

Toute extension de constructions existantes doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'eau potable, si ses caractéristiques sont suffisantes.

En l'absence de possibilité de raccordement au réseau d'eau public de distribution d'eau potable, une alimentation en eau autonome par captage, puits, forage ou tout autre ouvrage, peut être admise sous réserve du respect de la réglementation en vigueur.

Dans les zones desservies par le réseau d'eaux usées, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire doit être raccordé au réseau public d'assainissement. En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, tout bâtiment comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisé que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Les dispositions relatives aux réseaux d'assainissement sont de nature à préserver l'environnement et participent de la conservation des espaces naturels de la commune.

Règles d'implantation

Il n'est pas fixé de superficie minimum dans la mesure où l'article 2 est suffisamment restrictif et détaillé pour limiter l'urbanisation et conserver le caractère naturel de la zone.

Les bâtiments doivent s'implanter à une distance de l'alignement au moins égale à 5 mètres et à une distance au moins égale à 5 mètres des limites séparatives.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent, quant à eux s'implanter à l'alignement des voies et des limites séparatives.

Soulignons que ces mesures d'éloignement des constructions permettent la préservation d'espaces végétalisés en bordure des zones concernées et limite donc l'impact paysager des constructions dans ces espaces, notamment depuis les voies publiques.

Hauteur

La hauteur des constructions mesurée en tout point des façades du sol naturel ou excavé jusqu'au niveau de l'égout du toit ne doit pas excéder 7 mètres. Dans le cas d'une extension ou d'un aménagement de bâtiment existant, la hauteur de la construction ne devra pas dépasser la hauteur initiale du bâtiment.

La hauteur fixée ci-dessus relative aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif pourra être dépassée lorsque les caractéristiques techniques l'imposent.

Cette règle tient compte de l'intérêt paysager de la zone et permet d'en conserver le caractère naturel en limitant la hauteur des constructions à celle des zones d'urbanisation pavillonnaire et diffuse (rappel : 7 mètres en UE).

Aspect extérieur, stationnements et espaces libres

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages. L'architecture contemporaine est autorisée.

Les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique : orientation des façades et des surfaces extérieures, dimensions des ouvertures et occultations, isolation par l'extérieur, capteurs solaires etc...

Cette zone n'étant pas destinée à accueillir de nouvelles constructions l'article 11 ne nécessite pas d'être plus détaillé. En outre, les règles strictes d'implantation permettront l'insertion paysagère dans le site.

Pour des raisons de sécurité, les aires de stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations autorisées dans la zone, doivent être réalisées en dehors des voies et espaces publics. Cet article est peu détaillé, la zone n'étant pas destinée à recevoir de constructions.

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis d'une part aux dispositions de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme.

Les arbres constituant l'ossature végétale du paysage doivent être préservés sur le terrain.

Si la conservation est incompatible avec les travaux envisagés, ils doivent être transplantés ou remplacés par une essence identique, en pleine terre.

Sur ces espaces les coupes, abattages, ainsi que toute urbanisation sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour réaliser des accès aux impacts paysagers extrêmement limités.

Dans ces zones structurantes à l'échelle de la vallée, ces règles garantiront la conservation du riche patrimoine naturel boisé du territoire communautaire et assureront la pérennité du couvert végétal.

V - LES INCIDENCES NOTABLES PRÉVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

V.1. Incidences prévisibles sur l'environnement

L'application du PLU aura des impacts sur le territoire de Carros. Ceux-ci peuvent être positifs grâce à une meilleure gestion des besoins, des ressources et une prise en compte environnementale forte. Ils peuvent également s'avérer négatifs sur certains aspects, lorsqu'il s'agit par exemple de la consommation foncière, avec un impact réduit par des dispositions prévues dans le PLU, ou nuls sur d'autres aspects.

Afin de mieux cerner ces impacts, quels qu'ils soient, les pages suivantes recensent les impacts de la production urbaine, qu'elle soit en zone urbanisée, en zone de renouvellement urbain ou en zone de développement.

Il s'agit d'analyser les incidences, par une approche thématique, des orientations du PADD, du zonage et du règlement d'urbanisme.

Les orientations du document d'urbanisme respectent les dispositions énoncées par l'article L 121-1 du Code de l'Urbanisme, à savoir assurer une « gestion économe et équilibrée de l'espace » (3° alinéa) :

« Les (...) plans locaux d'urbanisme (...) déterminent les conditions permettant d'assurer : (...) une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

V.1.1. Les incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques

Augmentation des besoins en eau

Le PLU de Carros traduit la volonté d'accompagner l'accélération de la croissance démographique. Celle-ci est génératrice de besoins accrus en matière d'adduction en eau potable. En effet, par-delà les efforts de raccordement et d'extension de réseaux, le maintien d'une logique de développement économique et urbain, synonyme d'augmentation de la population et des entreprises, augmentera les besoins en prélèvements en eau, ce qui risque d'accroître la fragilité des ressources.

Le scénario de croissance démographique retenu se base sur une croissance forte mais maîtrisée, avec un taux de variation annuelle de +1,9%. Carros accueillerait alors plus de 2666 habitants supplémentaires sur 11 ans, ce qui correspondrait à un besoin de 987 logements.

Ainsi, le seuil des 14 200 habitants sera dépassé en 2020, soit environ 2666 habitants supplémentaires environ par rapport à 2009 (soit environ 242 habitants supplémentaires par an).

En se basant sur une consommation moyenne de 240 L/habitant/jour en 2009, de manière théorique, la consommation en eau potable devrait être accrue de 639 m³ par jour à l'horizon 2020 (au regard des 2666 habitants supplémentaires) ; soit une consommation théorique journalière totale (pour 14 200 habitants) d'environ 3 408 m³ par jour.

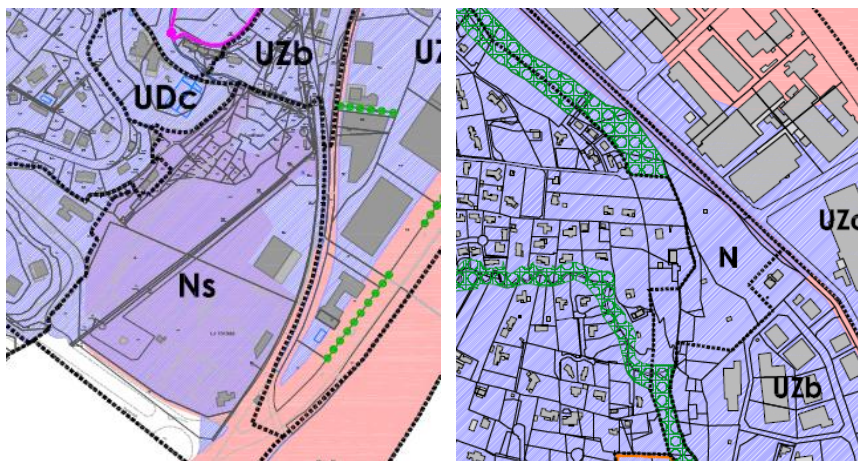
Ces besoins en eau devraient largement être couverts par la capacité de production actuelle qui s'élève à environ 54 300 m³ par jour.

Les ressources en eau qui alimentent la commune sont globalement satisfaisantes, tant qualitativement que quantitativement, mais constituent tout de même une préoccupation majeure pour la commune, au regard des enjeux globaux de préservation de la ressource en eau.

Protection des captages pour l'alimentation en eau potable

La commune de Carros est concernée par plusieurs périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable.

Afin d'assurer une protection de la ressource en eau, le projet de PLU classe en zone naturelle (N stricte) les captages situés dans le quartier des Plans (captages de Carros et captages du SCR DV). Il s'agit d'un cordon végétal localisé au pied de coteau et de la zone naturelle située au sud de la zone industrielle de Carros, qui est ainsi préservée de toute urbanisation.



*Extrait des zones naturelles destinées à la protection des captages
(Quartier des Plans)*

Imperméabilisation des sols

Les constructions (toitures, piscines, terrasses, ...) et les aménagements urbains (parcs de stationnement, voiries, trottoirs, ...) participent à l'imperméabilisation des sols et à l'augmentation du phénomène de ruissellement urbain, dont les conséquences lors d'épisodes pluvio-orageux intenses peuvent être importantes en aval.

L'infiltration des eaux pluviales est diminuée et induit une augmentation et une accélération des eaux de ruissellement pouvant provoquer une saturation du réseau pluvial, ainsi que des pollutions des milieux naturels (ruisseau, vallons, fleuve). **Par conséquent, les déversements vers le milieu naturel seront plus fréquents et plus importants.** Toutefois, des travaux réalisés sur le réseau public devraient minimiser ces problèmes.

Accroissement du volume d'eaux usées à traiter

L'accueil de population et d'activités nouvelles a pour incidence d'augmenter les besoins en prélèvements d'eau, mais également d'augmenter le volume des effluents d'eaux usées à traiter.

Actuellement, le réseau d'assainissement collectif couvre la majeure partie du territoire communal urbanisé. Si le secteur d'habitat pavillonnaire possède un réseau en bon état, celui des quartiers denses devra faire l'objet de travaux d'entretien comme le préconise le schéma directeur d'assainissement. Néanmoins, le réseau est insuffisant dans la partie basse de la commune.

Les zones en assainissement individuel sont limitées, toutefois leur développement même maîtrisé et organisé induira la réalisation de nouvelles installations. Ces installations doivent répondre à des caractéristiques techniques dépendant de la capacité des sols. La présence de ces installations représente donc un risque accru de pollution des sols et d'infiltration accidentelle d'eaux usées non traitées en cas de défaillance des systèmes d'assainissement.

Maîtrise des rejets urbains

L'accueil de populations et d'activités nouvelles a pour incidence d'augmenter les besoins en prélèvements d'eau, mais également d'augmenter le volume des effluents d'eaux usées à traiter. La maîtrise des rejets peut être réglementée par le PLU afin de limiter les risques de pollutions des milieux naturels.

L'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement des zones urbaines, et notamment de la zone UZ relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose ainsi des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle.

Sur l'ensemble des zones urbaines :

- le raccordement au réseau public d'assainissement est obligatoire pour toutes les constructions ou installations requérant une alimentation en eau potable ;
- en l'absence de réseau collectif, les dispositifs d'assainissement individuel conformes à la réglementation en vigueur sont admis ;
- les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur d'eaux pluviales ;

Et en zone UZ (zone d'activités) :

- les rejets des installations classées doivent être soumis à un traitement préalable, conformément à la réglementation en vigueur ;
- les déversements d'eaux usées, autres que domestiques, dans les égouts publics doivent être préalablement autorisés par la collectivité ;
- seuls les effluents pré-épurés des installations industrielles doivent être rejetés dans le réseau public d'assainissement ;
- les eaux de refroidissement ne peuvent être rejetées au milieu naturel que si leur température est inférieure à 20°C.

Par un contrôle strict des eaux usées rejetées dans le réseau d'assainissement, le PLU a une incidence positive sur la gestion des rejets urbains.

Par ailleurs, la station d'épuration au sud de la zone commerciale du Lac a été créée en 1982 et a fait l'objet depuis de deux réhabilitations en 1989 et 2009. Sa capacité de traitement a évolué de 80 000 équivalent habitants à aujourd'hui 110 000 équivalent habitants.

Des renforcements et des extensions du réseau d'assainissement collectif sont projetés :

- Les travaux de réduction des eaux claires parasites :

Ces travaux concernent des « réparations » mineures sur le réseau. Il s'agit de déconnexion de trois grilles à Carros Ville, une sur la zone industrielle et de la réparation d'une fuite d'eau potable à Carros Village. Ces travaux permettront d'éliminer un volume d'eaux claires parasites (météoriques et permanentes) dans le réseau et donc d'en assurer un meilleur fonctionnement.

- Les travaux de réhabilitation :

L'état de certaines sections du réseau inspecté est tel qu'une réhabilitation s'impose. Il s'agit de sections sur la zone industrielle, dans le secteur du pont de la Manda à Carros. Ces travaux n'auront qu'un impact limité sur le volume d'eaux claires parasites permanentes mais permettront néanmoins d'assurer un meilleur fonctionnement du réseau.

- Les travaux d'extension :

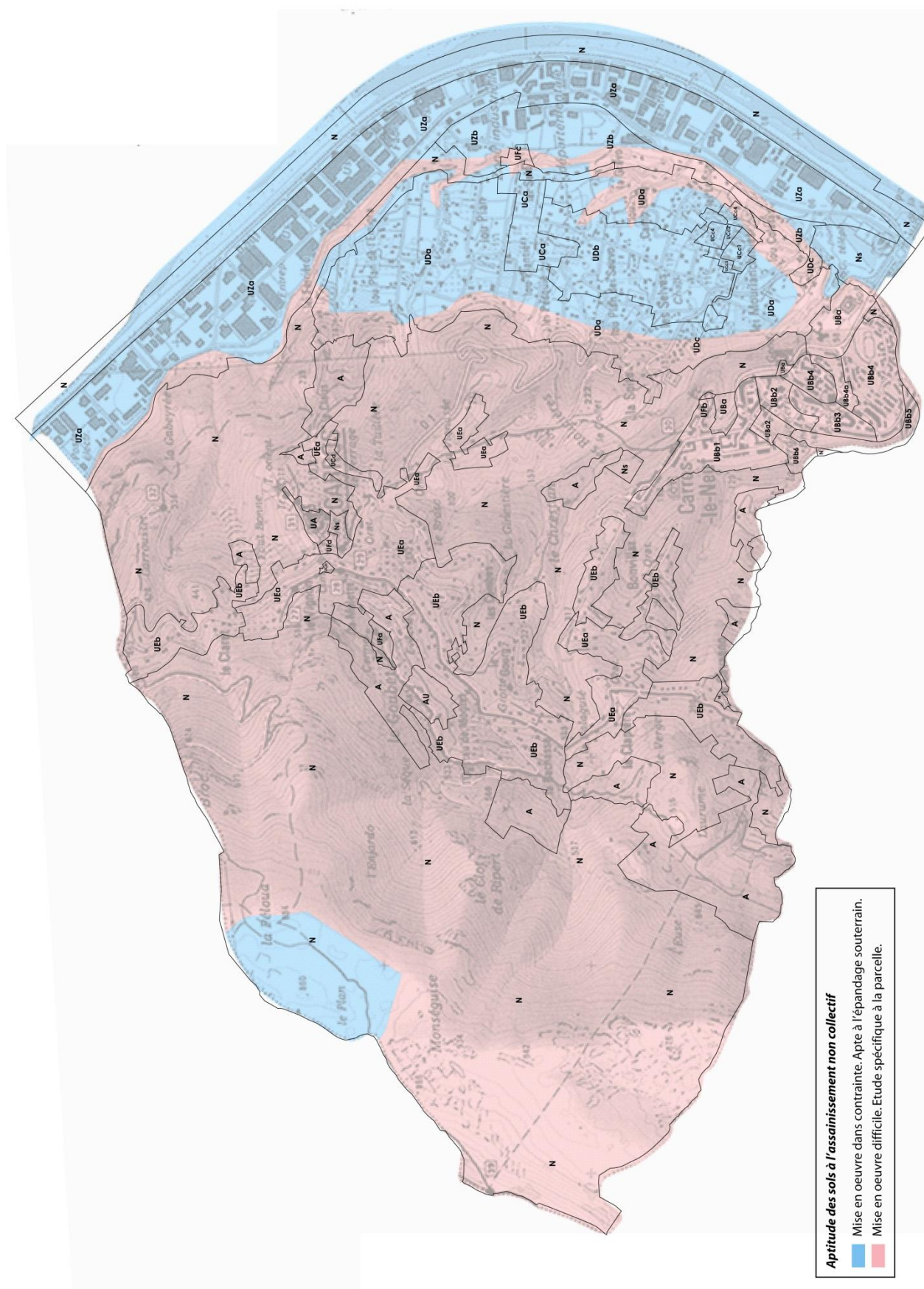
Les projets d'urbanisation et d'extension du réseau envisagés sont les suivants :

- ✓ Raccordement de logements actuellement assainis en individuel,
- ✓ Extension du réseau d'assainissement collectif le long du chemin Jean Natale et raccordement d'une colonie, d'un évêché et de logements actuellement assainis en individuel dans le secteur,
- ✓ Réhabilitation d'une école au village (200 élèves, 100 repas),
- ✓ Secteur Le Pré du Chêne, Plans de Carros, Quartier de la Tuilière, quartier Lou Brasc, quartier Le Teuliero.

Par ailleurs, le PLU met en œuvre des mesures de préservation des milieux aquatiques et de la ressource en eau, conformément aux préconisations du SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée et du SAGE de la basse vallée du Var (cf. « IV.2. La traduction des principaux documents supra-communaux dans le PLU »).



Réseau d'assainissement collectif



V.1.2. Les incidences sur les milieux naturels, la biodiversité, les paysages et le patrimoine

Protection des grands massifs et sites naturels

Le PLU de Carros, compatible avec les différents périmètres de protection écologique, maintient la protection des grands massifs et des sites naturels, par leur classement en zone naturelle et/ou par le maintien des Espaces Boisés Classés (EBC), au titre des articles L.130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ces règles s'appliquent à la fois sur le secteur couvert par les périmètres de protection écologique (Le lit du Var), sur les massifs boisés et les coteaux, et le long des cours d'eau (ripisylves, vallons). Ainsi, les espaces boisés constitués principalement de pins d'Alep et de chênes verts et blancs sont protégés en veillant à conserver leur continuité. Les nombreux vallons entaillant les espaces collinaires avec leur végétation particulière font également l'objet de mesures de protection, tout comme le talus boisé dominant la plaine alluviale du Var entre la zone d'activité et les Plans (*cf. Carte « Origine des zones N » p.250*).

La protection des espaces naturels par un classement en zone N

La zone N du PLU recouvre tous les espaces naturels qui participent à l'intégration du grand paysage. Une réglementation des occupations et utilisations du sol et un encadrement très strict des extensions des constructions existantes permettent de conserver le caractère naturel de la zone tout en préservant l'agropastoralisme.

Ces zones naturelles correspondent au lit du Var, au pied de coteau le long de la zone d'activités, au piémont qui domine le Var, aux grands espaces naturels caractéristiques du paysage de la commune, et au pôle sportif du quartier de la Tourre.

Le PLU a une incidence positive sur la préservation des espaces naturels : les zones N représentent 882,3 ha au PLU contre 866,6 ha pour les zones ND du POS.
--

Une augmentation des superficies des espaces plantés et des espaces boisés classés

La superficie des boisements protégés au PLU a fortement cru par rapport à celle du POS. En effet, certains espaces boisés ne relevaient d'aucun type de protection au POS bien qu'ils soient situés le long des vallons entaillant l'espace collinaire et au plateau du quartier des Plans (*cf. Carte « Mesures de préservation des espaces naturels » p.252*).

Les EBC représentent 715 ha et les espaces verts protégés représentent 2,3 ha.

Préservation et mise en valeur de la Trame Bleue

La commune dispose d'atouts naturels importants, notamment la présence du fleuve du Var dans la plaine et des vallons sur l'espace collinaire.

Ces espaces, qui constituent la trame bleue du territoire, sont préservés et valorisés dans le projet de PLU, au travers d'objectifs visant le maintien des continuités écologiques entre les coteaux et la plaine, l'entretien et la surveillance des canaux en pied de coteau, leur classement en zone naturelle et/ou Espace Boisé classé, et le respect des préconisations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var.

Maintien du lit du Var en zone naturelle

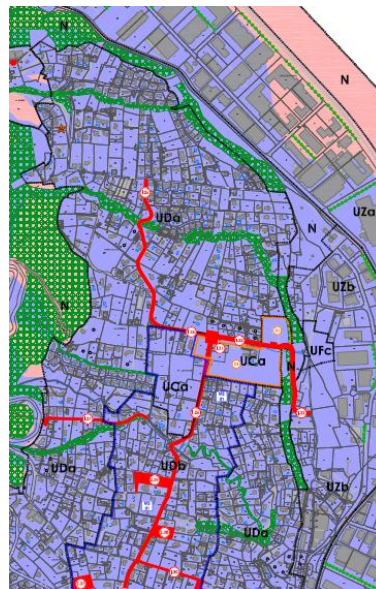
En bordure de la zone d'activités, le lit du Var, caractéristique de l'identité communale et plus largement de celle de la vallée, est classé en zone N stricte. Ce classement assure la protection de la biodiversité identifiée par un inventaire ZNIEFF et des périmètres de protection au titre de la « Directive Oiseaux » (une ZPS et une ZICO), et permet également la protection de la nappe phréatique.

Préservation des continuités écologiques entre les massifs boisés et le coteau

Les vallons et les différents cours d'eau temporaires qui traversent le quartier des Plans sont protégés par un périmètre d'espaces boisés classés et/ou un classement en zone naturelle afin d'assurer une continuité écologique depuis les massifs boisés.

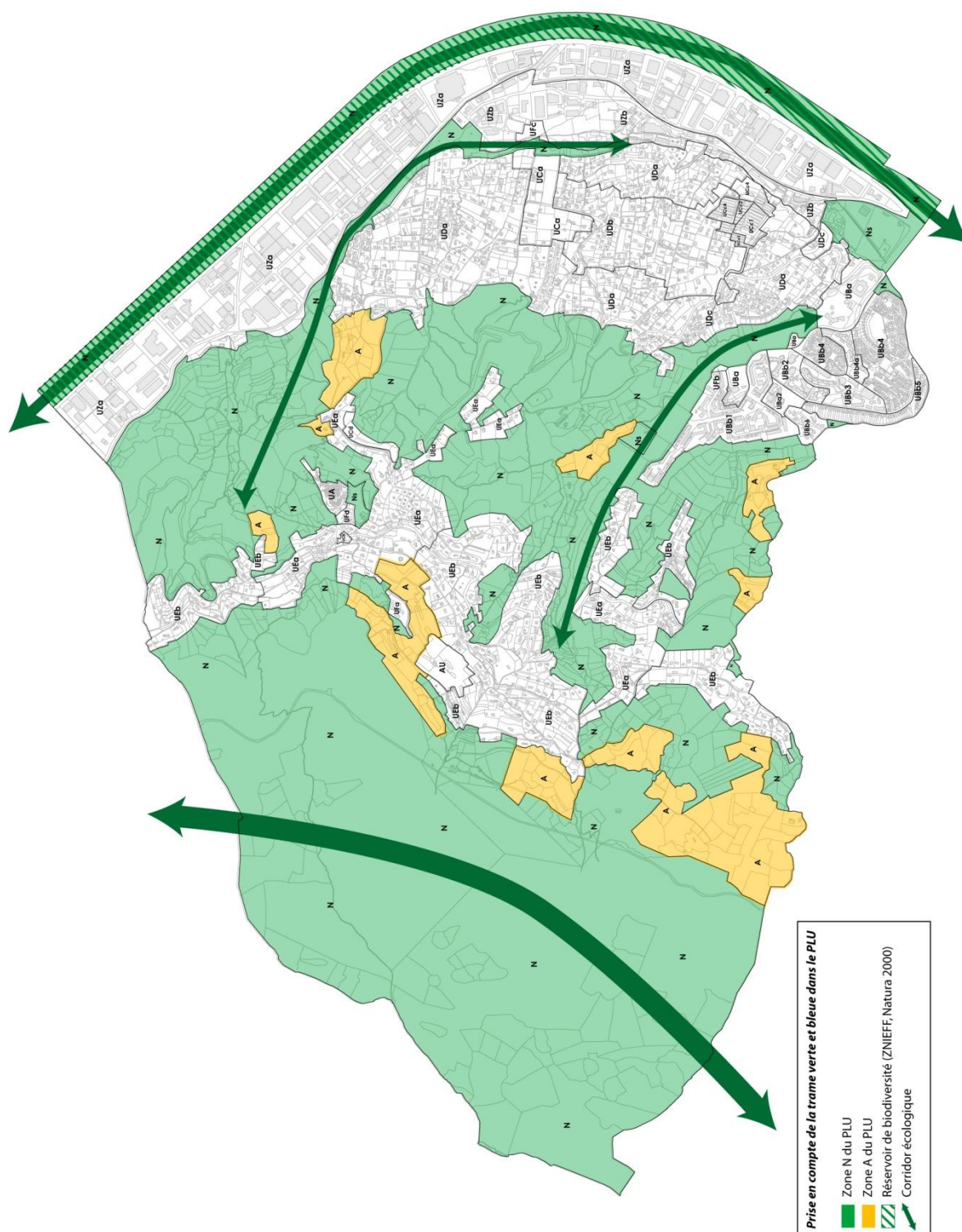
Le classement en zone N du cordon végétal situé au pied de coteau entre la zone d'activités et le quartier des plans permet également de préserver de toute urbanisation les captages existants.

Cependant, les rives déjà fortement urbanisées du Var, occupées par une vaste zone d'activités, constituent un point de fragmentation des corridors.



Continuités écologiques assurées par un classement en EBC et/ou en zone N (Quartier des Plans)







Préservation des paysages identitaires

Le territoire de Carros constitue un paysage péri-urbain fragile dans lequel le secteur collinaire, très perceptible dans le grand paysage, représente un enjeu paysager majeur. **Le PLU traduit ainsi la volonté de protéger et valoriser les espaces de montagne, les espaces boisés de qualité et les paysages agrestes traditionnels, afin de maintenir les structures paysagères caractéristiques du patrimoine naturel carrossois.**

Equilibre entre végétal et minéral

Les boisements des coteaux, des espaces de montagne ainsi que le socle villageois sont protégés et mis en valeur par un classement en zone naturelle et/ou en Espace Boisé Classé. La préservation des paysages collinaires passe également par un objectif visant la maîtrise de l'étalement urbain, notamment par une urbanisation sous forme de hameaux, le maintien d'un équilibre entre bâti et végétal, ainsi que des mesures de densification.

Cet objectif se traduit dans le zonage et le règlement par une limitation de l'urbanisation dans la zone UE, zone résidentielle d'habitat pavillonnaire et diffus développée sur les coteaux. Afin d'être compatible avec les dispositions de la DTA, **le présent PLU crée un secteur UEa qui correspond aux espaces paysagers sensibles de la DTA** dans lequel est demandé un maintien de « *la prédominance du végétal sur le minéral afin de préserver l'image et la perception à l'échelle du paysage lointain* ». Par rapport au secteur UEb dont les enjeux paysagers sont moindres, les secteurs UEa disposent de règles garantissant une végétalisation maximale des unités foncières : superficie minimale fixée à 1 500 m², emprise au sol à 15%, coefficient de végétalisation à 60% et COS à 0,12. Ces règles se veulent plus contraignantes que dans le précédent POS qui classaient les secteurs UEa du PLU en zones UC et UD dans lesquelles l'emprise au sol n'était pas réglementée et le coefficient de végétalisation fixé à 50%.

Préservation des vues remarquables

Le PLU identifie au document graphique des servitudes pour les préserver les vues remarquables sur les voies en corniches sur les routes départementales n°2209 et n°1 et à La Bachasse le long du chemin du Clos de Ripert. Dans ces secteurs, les constructions sont soumises à des règles d'implantation spécifiques.

Préservation des paysages agricoles

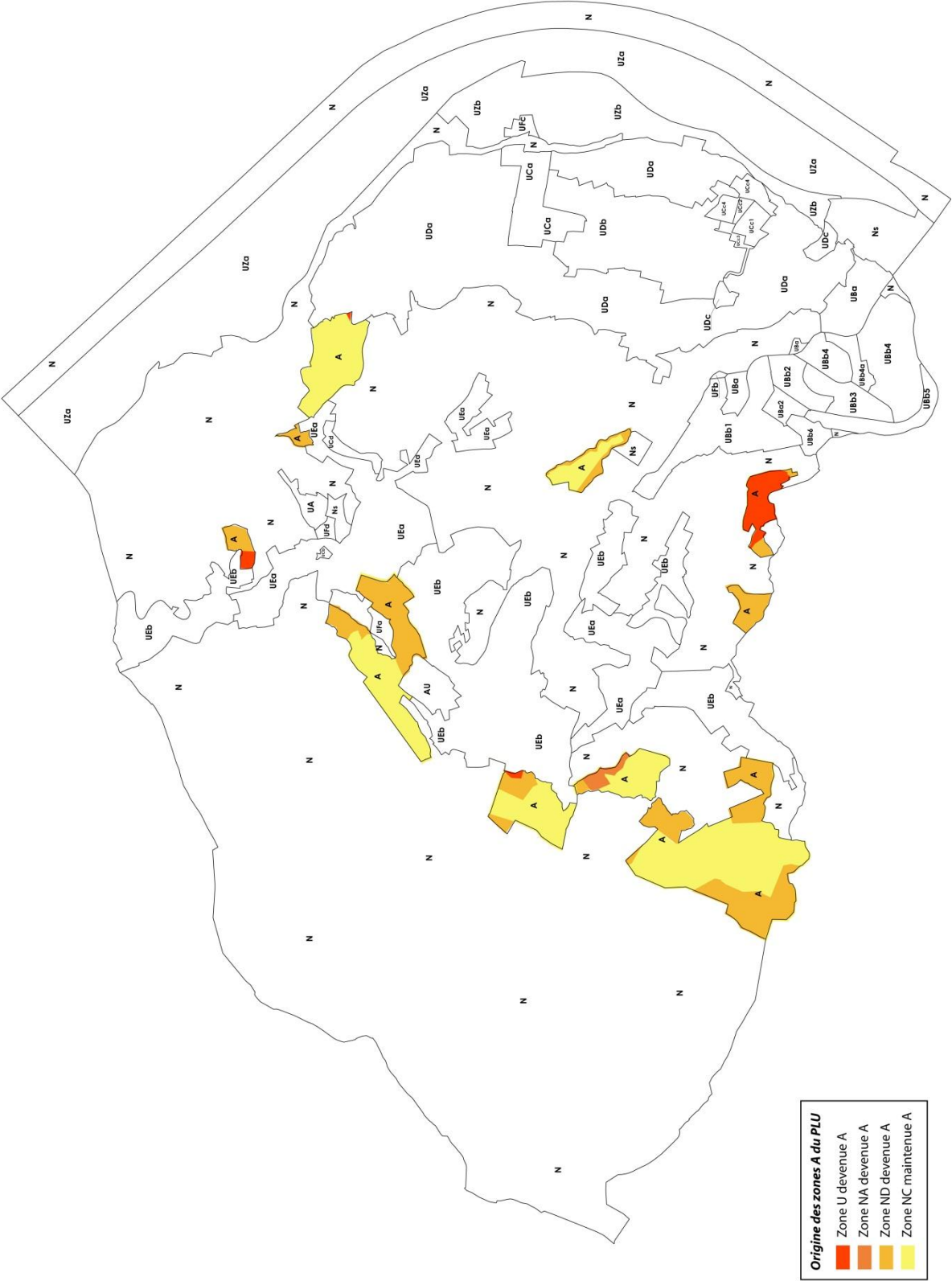
La politique de préservation des espaces agricoles se traduit à la fois par un reclassement de la quasi-totalité des zones NC au POS en zones A au PLU, par le confortement d'exploitations existantes et par le déclassement des espaces ne présentant pas de valeur agronomique notable (cf. Carte « *Origine des zones A du PLU* » p.254). Ces zones intègrent les espaces présentant un potentiel agronomique et oléicole ainsi qu'une sensibilité particulière liée aux paysages traditionnels ruraux.

Ainsi, le présent PLU :

- maintient en zones agricoles les terrains cultivés situés aux quartiers Lou Laurum, de l'Evêché, du Cougnet, du Clos de Ripert, de Lou Claus ;
- classe en zone agricole l'exploitation arboricole qui s'est développée sur le plateau de la Perdigonnerie, anciennement classé en zone urbaine au POS, et les espaces cultivés au Claret et à La Tuilière, classés ND au POS.
- réduit les surfaces classées en zones agricoles dans les secteurs de Leï Vergiès, de Font-Bonne et de La Coustiéro.

Dans ces secteurs, le PLU ne prévoit plus qu'une extension possible des constructions existantes, strictement encadrée afin de préserver le caractère agricole de la zone.

Le PLU a une incidence positive sur la préservation des espaces agricoles : les zones A représentent 81,8 ha au PLU contre 59,5 ha pour les zones NC du POS.



Protection et valorisation du patrimoine bâti

La protection du patrimoine bâti de la commune repose à la fois sur la valorisation du patrimoine historique du village, du patrimoine du XXe de Carros-Ville et du patrimoine agreste. Le présent PLU identifie dans le document graphique les éléments remarquables à protéger, en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme qui permet désormais à la commune de définir sa propre protection en répertoriant certains éléments « à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique ».

Renouvellement urbain de la zone d'activités

Dans le précédent POS, la zone d'activité Carros-Le Broc est visée par deux zonages distincts (UZa pour la zone industrielle et UZb pour la zone d'activités de la Grave). Le présent PLU poursuit un objectif de renouvellement urbain sur ce secteur, ce qui se traduit par une uniformisation des règles et un lissage des hauteurs vers le haut (hauteur maximale fixée à 18m en zone unique UZ). Toutefois, la distinction par secteurs subsiste dans le PLU.

Cette nouvelle réglementation, bien qu'elle permette une densification dans un objectif de gestion économe de l'espace, risque d'engendrer une modification du paysage. Des mesures sont prises pour en minimiser les impacts, notamment par la limitation de la hauteur des clôtures et la préservation des alignements d'arbres identifiés au document graphique et garants d'une insertion paysagère de qualité.

Déclassement de zones à vocation naturelle ou agricole

La principale incidence négative du PLU sur les milieux naturels et les espaces agricoles est le reclassement de zones NC et ND du POS en zones U du PLU. Ces déclassements constituent des ouvertures à l'urbanisation qui peuvent générer d'autres incidences indirectes en terme d'artificialisation des sols, de paysage et de gestion de l'eau.

Cependant, cette incidence est à nuancer au regard de la nature des terrains déclassés. En effet, il s'agit de terrains bâtis ou non, situés en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à vocation urbaine, en raison de leur caractère déjà urbanisés ou dont le potentiel de constructibilité est manifeste au regard de leur accessibilité et de la desserte par les réseaux techniques. Ainsi, aucune de ces zones n'est située en périmètre Natura 2000 et ZNIEFF, ou n'est incluse dans un espace paysager sensible de la DTA des Alpes-Maritimes.

V.1.3. Les incidences sur les risques

Prévention du risque mouvement de terrain

Le PLU prend en compte la connaissance du risque mouvement de terrain et mouvements et la porte à connaissance des pétitionnaires. Le Plan de Prévention des Risques (PPR) mouvements de terrain a été approuvé le 21 juin 2001. Ce document est annexé au présent PLU.

Le PPR définit des périmètres de protection afin de garantir la sécurité des populations. Il identifie les zones d'éboulements en masse et de blocs, de ravinements, de glissements et d'effondrements. Ceux-ci s'étendent essentiellement sur les espaces collinaires et le versant du Baou.

La prise en compte de ce risque dans le projet de PLU passe par le renforcement du réseau collectif d'évacuation des eaux et le maintien du boisement et des couloirs naturels des vallons et ravins.

Imperméabilisation des sols

Les constructions (toitures, piscines, terrasses, ...) et les aménagements urbains (parcs de stationnement, voiries, trottoirs, ...) participent à l'imperméabilisation des sols et à l'augmentation du phénomène de ruissellement urbain, dont les conséquences lors d'épisodes pluvio-orageux intenses peuvent être importantes en aval.

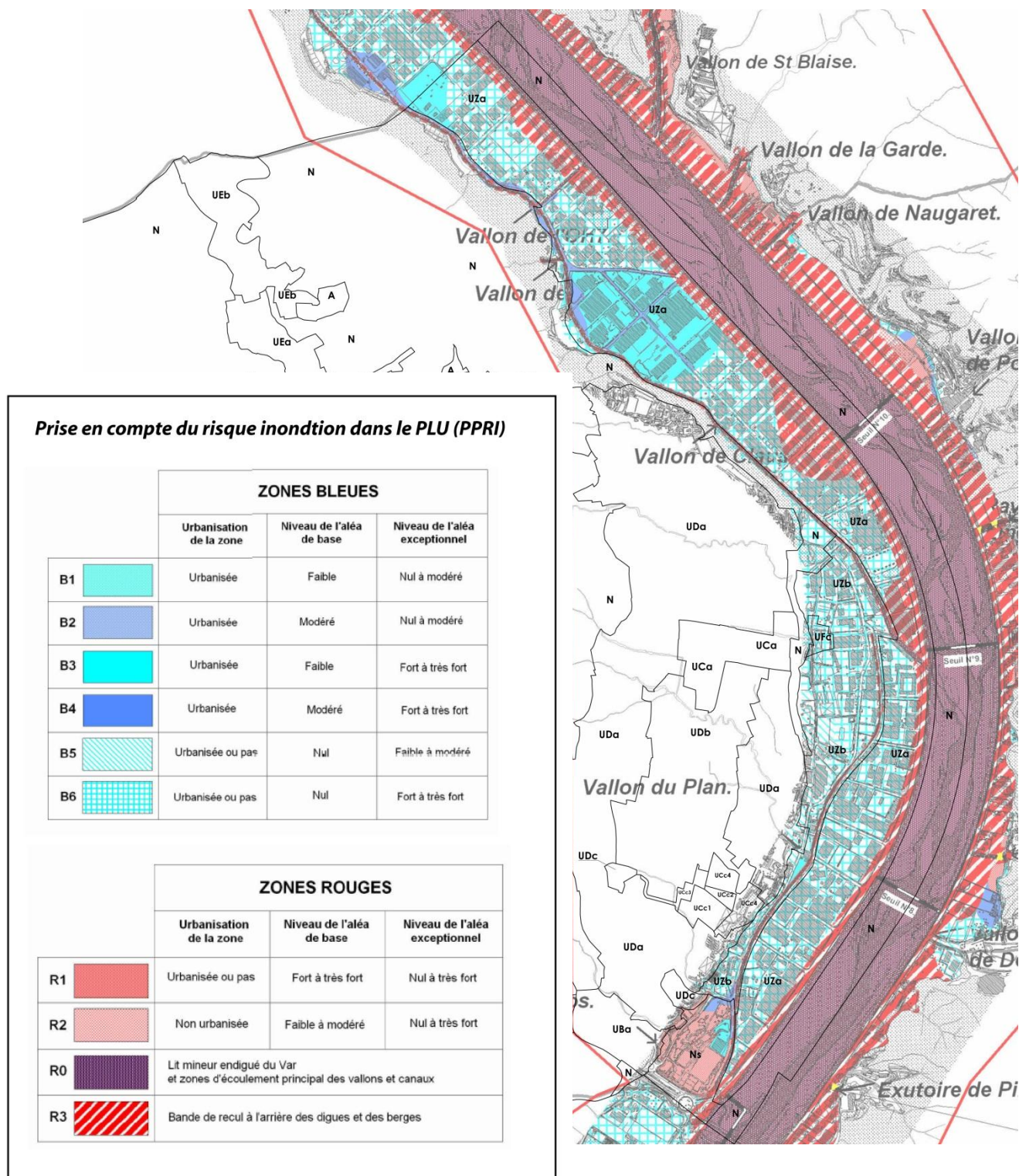
L'infiltration des eaux pluviales est diminuée et induit une augmentation et une accélération des eaux de ruissellement pouvant provoquer une saturation du réseau pluvial, ainsi que des pollutions des milieux naturels (ruisseau, vallons, fleuve). **Par conséquent, les déversements vers le milieu naturel seront plus fréquents et plus importants.** Toutefois, des travaux réalisés sur le réseau public devraient minimiser ces problèmes.

Prévention du risque inondation

Le Plan de Prévention des Risques (PPR) inondations de la Basse Vallée du Var a été approuvé le 18 avril 2011. Ce document est annexé au présent PLU.

Ce risque concerne essentiellement la plaine alluviale du Var et notamment la zone d'activités. La gestion du risque inondation dans cet espace s'avère être l'un des enjeux majeurs. Il se manifeste également au travers du ruissellement urbain dans les secteurs collinaires.

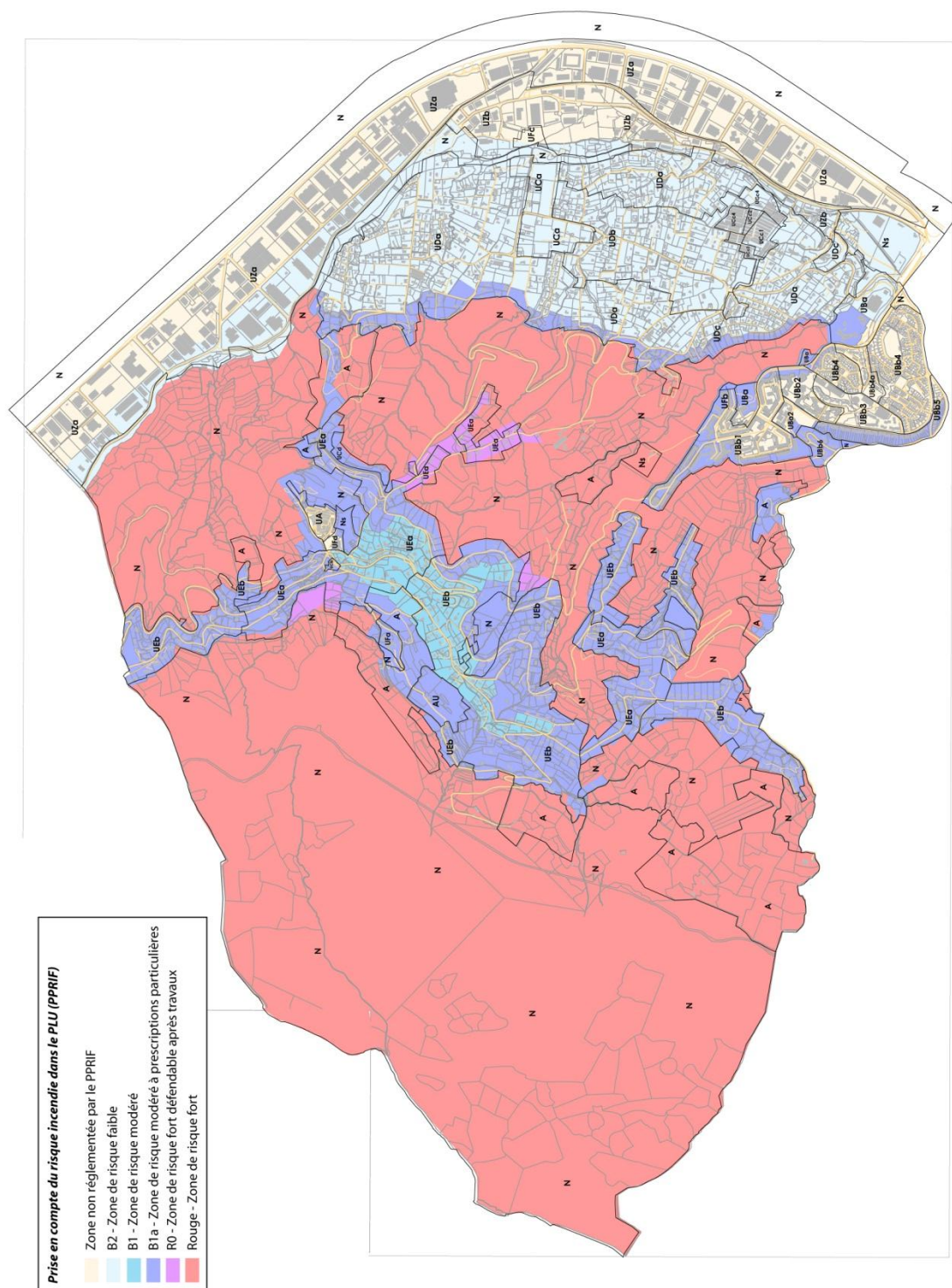
La prise en compte du risque inondation dans le projet de PLU se traduit plus globalement par un contrôle de l'imperméabilisation des sols dans les secteurs urbanisés, la préservation des écoulements naturels, protection des vallons et la mise en œuvre de mesures favorisant la rétention des eaux pluviales.



Prévention du risque feux de forêt

Un Plan de Prévention des Risques incendies a été prescrit le 13 juin 1997 sur la commune de Carros. Les secteurs urbanisés les plus sensibles au risque d'incendie de forêts se situent essentiellement en zone d'habitat pavillonnaire et diffus sur les coteaux.

Le PPRIF est applicable par anticipation. A ce titre, les zones soumises au risque incendie feux de forêts sont délimitées sur le document graphique et font l'objet de prescriptions spéciales édictées dans le règlement du PPR, reprises dans le règlement et annexées au PLU.



La prévention du risque incendie se traduit plus globalement dans le PLU par la préservation de masses boisées homogènes, la limitation de l'étalement urbain, la sécurisation des espaces urbanisés face au risque incendie et la réhabilitation d'espaces anciennement cultivés jouant un rôle de coupe-feux. **Pour limiter les risques dans les secteurs d'habitat diffus, des emplacements réservés sont identifiés dans le document graphique pour l'aménagement d'aires de retournement de 9 mètres de diamètre facilitant ainsi l'accès pour les services de secours. De plus, dans le secteur des Rougières, un emplacement réservé est dédié à la création d'une voirie de desserte.**

Gestion des risques technologiques

Le PLU prend en compte la connaissance du risque technologique et la porte à connaissance des pétitionnaires (PAC du 26 juin 2009).

Les zones soumises à des risques technologiques sont délimitées sur le document graphique et font l'objet de prescriptions spéciales édictées par les dispositions préventives du Porté à Connaissance du 26 juin 2009 reprises dans le règlement et sont annexées au dossier de PLU.

V.1.4. Les incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et la gestion des déchets

Une augmentation des volumes de déchets à traiter

Le PLU participe à la maîtrise des déchets conformément aux dispositions de Plan Départemental d'Élimination des déchets ménagers. Malgré les actions de sensibilisation visant à faire prendre conscience aux citoyens de l'impact de leur comportement (choix des produits en fonction de leur emballage, application du tri sélectif...), **une croissance démographique s'accompagne nécessairement d'une hausse du volume de déchets produits.** En ce sens, le PLU a une incidence négative sur la production des déchets.

Augmentation modérée des risques de pollution de l'air et des nuisances sonores liés aux déplacements

Le territoire carrossois est traversé par des axes de communication structurants et accueille une vaste zone industrielle. Les flux de transit et les activités industrielles constituent les principaux facteurs de nuisance et de pollution sur la commune.

Le développement urbain, s'accompagne d'un accroissement des flux de circulation à moins qu'il ne soit compensé par la mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs suffisamment performant et économiquement attractif pour concurrencer l'usage d'un véhicule personnel.

La hausse des déplacements motorisés aura des incidences négatives sur la qualité de l'air qui sont à mettre en perspective avec les effets atténuants des progrès technologiques dans le domaine de l'automobile, les évolutions de réglementation et les projets de transports en commun.

Le trafic routier génère des oxydes d'azote (Nox), du monoxyde de carbone (CO), du benzène et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des particules. Ces polluants ont des impacts négatifs :

- Sur la santé humaine : migraines, irritations, altération des fonctions pulmonaires, toux, anoxie, troubles cardiovasculaires, vertiges, cancers...
- Sur l'environnement : pluies acides, effet de serre, contamination des sols et des végétaux puis des animaux (par l'intermédiaire des chaînes alimentaires), altération des bâtiments, ...

Outre le trafic routier, la poursuite de la construction neuve induit une augmentation de la consommation en énergies fossiles qui dégagent des polluants dans l'atmosphère, participant à l'effet de serre. Le développement économique, avec la densification de la zone industrielle, s'accompagne également d'un accroissement des émissions polluantes.

Amélioration de l'offre en transport en commun

La réduction des émissions de gaz à effet de serre par le développement des transports en commun est un des objectifs inscrits au PADD. Ce choix repose sur diverses mesures :

- l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var.
- l'accompagnement du déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var ;
- la réalisation d'un parking relais en liaison avec les futurs transports en commun ;
- l'amélioration du cadencement des réseaux de bus existants.

Développement des circulations douces

Conformément à la DTA qui préconise une réduction des déplacements automobiles et un développement des modes de déplacements doux, les objectifs du PADD visent la création de pistes et bandes cyclables et le développement des cheminements piétonniers.

Dans le document graphique du PLU, cela se traduit par la création ou le maintien de nombreux emplacements réservés pour l'aménagement de bandes cyclables et pour l'élargissement des voies à 12 mètres créant ainsi des voiries partagées le long desquelles la circulation des piétons et des cyclistes est favorisée.

Réduction des nuisances sonores

Au titre des arrêtés préfectoraux en date du 12 février 1999, les bâtiments édifiés dans les secteurs exposés aux bruits des transports terrestres sont soumis à des normes d'isolement acoustique. Ces arrêtés sont annexés au présent PLU.

Développement des énergies renouvelables et de la performance énergétique

La réduction des émissions polluantes, dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air, passe également par le développement des énergies renouvelables.

Dans l'article 11 « Aspect extérieur » du règlement des zones à vocation urbaines du PLU, l'utilisation des énergies renouvelables et les constructions bioclimatiques sont admises. Un paragraphe précise également les modalités d'installation et d'insertion des équipements individuels de production d'énergies renouvelables participant à la lutte contre le changement climatique tout en garantissant une bonne insertion architecturale. Dans les zones agricoles, ce même article stipule que les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale et bioclimatique.

V.2. Incidences prévisibles sur la consommation d'espace

V.2.1 – Gestion économe de l'espace

Outre le respect des périmètres de protection écologiques, la protection des espaces naturels et agricoles, se traduit par une limitation de l'étalement urbain. Il s'agit de proposer une alternative au mode de développement urbain opéré ces trente dernières années au profit de formes urbaines fortement consommatrices d'espace.

L'enjeu est d'assurer une protection du patrimoine naturel et une préservation des paysages agricoles traditionnels tout en répondant à la forte demande en logements. Pour répondre à cet enjeu, le PLU vise un développement et un confortement des pôles d'habitat en opérant un resserrement de l'habitat pavillonnaire et une densification des zones d'habitat groupé. Cela se traduit par des mesures favorisant le renouvellement urbain et par des règles d'urbanisme limitant l'étalement urbain, l'impact paysager des constructions et l'imperméabilisation des sols.

Zonage du POS	Superficie (ha)	Part du territoire communal (%)	Zonage du PLU	Superficie (ha)	Part du territoire communal (%)
UA	2,7	39%	UA	2,2	37%
UAa	1,2		UBa	11,4	
UBa	11,4		UBb	49,9	
UBb	56,4		UCa	5,1	
UBc	4,6		UCb	0,3	
UC	141,4		UCc	6,7	
UCa	6,0		UCd	1,7	
UCb	164,6		UDa	124,1	
UCr	0,2		UDb	37,5	
UD	29,8		UDc	2,3	
UE	0,8		UEa	52,3	
UEa	2,1		UEb	96,7	
UEb	0,5		UFa	1,3	
UEc	1,0		UFb	0,2	
UEd	3,2		UFc	1,1	
UM	2,0		UFd	0,7	
UZa	134,0		UZa	139,8	
UZar	4,3		UZb	33,4	
UZb	27,8		Total zones U	566,7	
UZc	3,4		AU	4,6	0,3%
UZd	1,0		Total zones AU	4,6	
Total zones U	598,2	1%	A	81,8	5%
NA	2,4		Total zones A	81,8	
NAa	3,7		N	868,7	57%
NAt	4,4		Ns	13,6	
Total zones NA	10,4	4%	Total zones N	882,3	
NCa	22,3				
NCar	1,4				
NCb	20,0				
NCo	15,7				
Total zones NC	59,5	56%			
ND	8,8				
NDa	728,3				
NDI	40,7				
NDo	34,8				
NDor	18,1				
NDr	30,1				
NDs	5,8				
Total zones ND	866,6				

Développement des zones agricoles

Le présent PLU a une incidence positive sur la préservation des espaces agricoles. Il maintient, développe et protège les activités agricoles par une réglementation restrictive permettant d'affirmer la vocation de ces zones et de confirmer leur rôle économique et paysager. Dans le document graphique, cela se traduit par une augmentation des surfaces agricoles : **les zones A représentent 5% du territoire communal alors que les zones NC au POS ne représentaient que 4% ; les zones agricoles nouvellement créées, qui s'étendent sur 22 ha, étaient classées en zones U, NA et ND dans le précédent POS** (cf. tableau ci-avant et carte « Limitations à l'urbanisation »).

Protection accrue des espaces naturels

Le PLU a une incidence positive sur la préservation des espaces naturels structurant le paysage de la vallée et notamment le socle villageois et la forêt communale de Carros. Dans le document graphique, cela se traduit par une augmentation des surfaces à vocation naturelle : **les zones N représentent 57% du territoire communal contre 56% pour les zones ND au POS**. Bien que la majorité des zones ND ait été reclassée en zone N, le PLU est allé plus loin dans sa politique de préservation des espaces naturels, par un déclassement de zones urbaines, agricoles ou de réserves foncières. Ces déclassements portent sur des terrains non bâtis qui, soit ne présentent pas de valeur agronomique, soit s'inscrivent en continuité de massifs boisés ou de corridors écologiques à préserver. Ainsi, **les zones naturelles créées représentent 16 ha** (cf. tableau ci-avant et carte « Limitations à l'urbanisation » p.264).

Limitation des réserves foncières

Le PLU a une incidence positive sur les réserves foncières classées NA au POS, dans la mesure où près de la moitié des surfaces concernées est reclassée en zones naturelles ou agricoles. Seule la seule NA du quartier de l'Evêché, située à l'ouest du village de Carros, est maintenue en zone d'urbanisation future par un classement en zone AU stricte au PLU. **Ainsi, 4,6 ha sont classés en zones AU au PLU contre 10,4 ha en zones NA au POS** (cf. tableau ci-avant et carte « Limitations à l'urbanisation »).

V.2.2 - Ouvertures à l'urbanisation

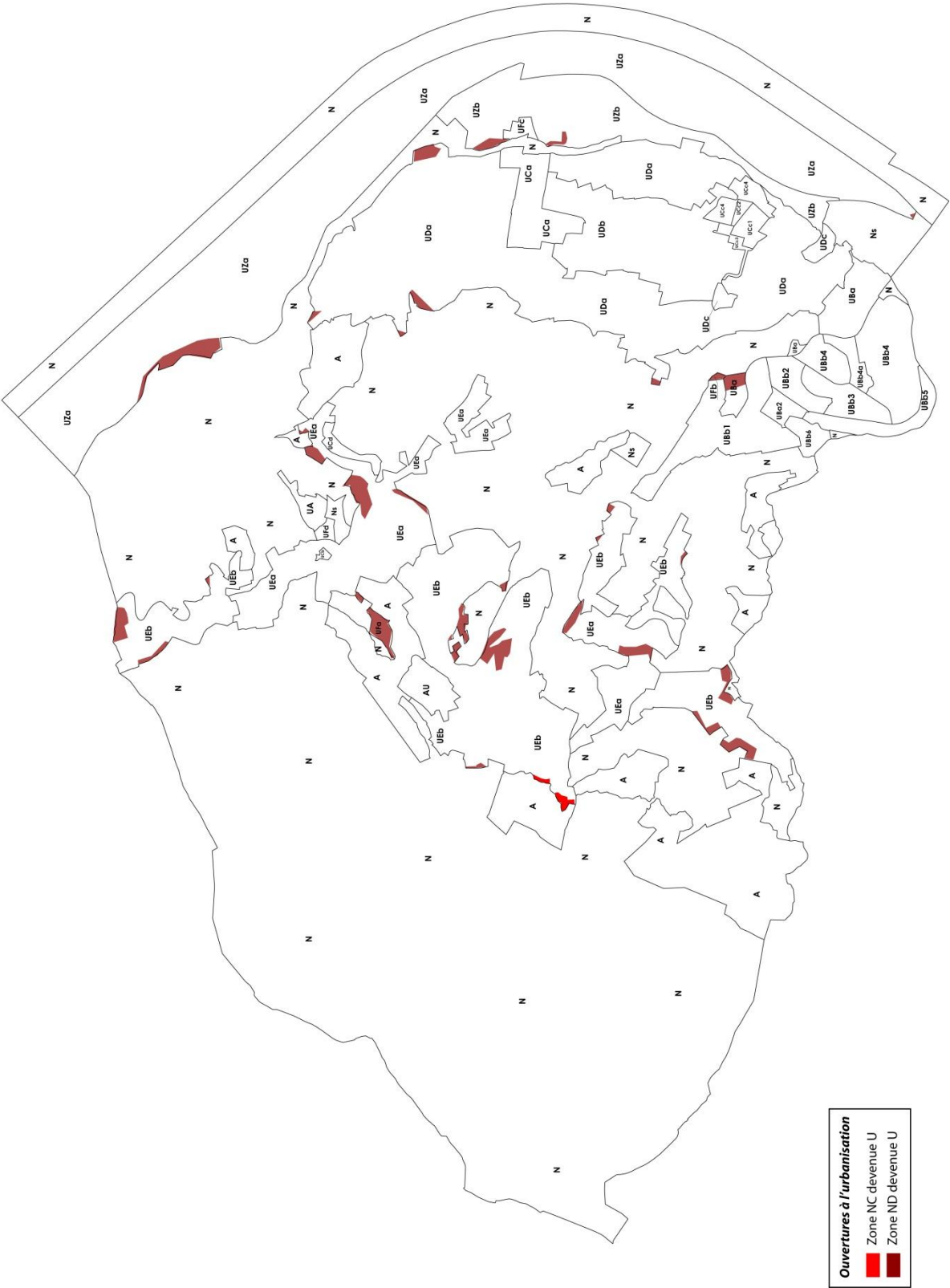
Sur le territoire de Carros, le reclassement de zones NC et ND du POS en zones U du PLU constitue des ouvertures à l'urbanisation. Il s'agit de terrains bâtis ou non, situés en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à vocation urbaine, en raison de leur caractère déjà urbanisés ou dont le potentiel de constructibilité est manifeste au regard de leur accessibilité et de la desserte par les réseaux techniques (cf. carte « Ouvertures à l'urbanisation p.265).

Ces ouvertures à l'urbanisation représentent 14,8 ha soit 0,9% du territoire communal :

- Aucune de ces zones n'est située en périmètre Natura 2000 et ZNIEFF,
- 4 secteurs sont situés en limite d'espaces naturels à protéger et espace paysager sensible de la DTA des Alpes-Maritimes
- Elles ne représentent que 14,2 ha des zones ND du POS applicable (soit 1,6%)

Au regard des zones U et NA reclassées en zones naturelles ou agricoles, le bilan du PLU sur la consommation d'espace est positif : les limitations à l'urbanisation représentent 47,2 ha alors que les surfaces ouvertes à l'urbanisation ne représentent que 14,8 ha.





V.3. Incidences prévisibles sur les sites susceptibles d'être touchés

L'Etat Initial de l'Environnement avait permis d'identifier des secteurs susceptibles d'être impactés par la mise en œuvre du PLU. Il s'agissait de zones U, NA, NB et NC au POS, présentant un potentiel de densification ou d'urbanisation nouvelle.

L'analyse suivante s'attache à étudier ces secteurs au regard du projet de PLU, et d'en évaluer les incidences sur l'environnement.

V.3.1 - Les Plans

Rappel du contexte

Le secteur des Plans est situé dans la plaine alluviale de la basse vallée du Var, dominant la zone industrielle et séparé de la ville nouvelle par un profond vallon.

Il bénéficie d'une situation stratégique pour le développement urbain de Carros, au regard de sa situation à proximité de la RM6202 et de la topographie plane du site. Malgré ces avantages, ce site, anciennement voué à l'agriculture, subit un important mitage qui menace la pérennité des continuités écologiques qui le traversent. Sa localisation à l'interface entre les espaces naturels des coteaux et le corridor aquatique qu'est le fleuve Var, sont des éléments qui renforcent sa sensibilité.

Ce site est concerné par :

- La zone bleue du PPRI, qui impacte les zones NC et le bâti d'activités implanté le long du fleuve
- Le PPRIF identifie sur la plaine un risque feux de forêt faible
- Le périmètre d'exposition du risque industriel relatif à la société PRIMAGAZ, qui impacte la majeure partie de la zone NC située la plus au sud, ainsi que du bâti d'activités et quelques parcelles d'habitat pavillonnaire
- La zone bleue du PPR Mouvements de terrains, le long des cours d'eau temporaires qui parcourent la plaine
- Une desserte en assainissement collectif et en eau potable.
- Des périmètres de protection de la ressource en eau, définis sur la partie Est du secteur, au sein des zones NC et de la zone d'activités. Le périmètre de protection immédiate s'étend sur la seconde zone NC et au sud du quartier des Plans.

Le projet de PLU sur le secteur des Plans

Dans le zonage du POS, le secteur des Plans était classé en zones UBa, UCa, UCb, UE et UM. Il est désormais classé au PLU en zones UB, UC, UD.

Dans le quartier des Plans, des projets d'aménagement ayant été identifiés dans le cadre de l'élaboration du PLU, la présente analyse s'attache à évaluer les incidences sur l'environnement des secteurs suivants : Lou Couletas, Saint-Pierre et Judelin.

Lou Couletas

Le secteur Lou Couletas fait l'objet d'un projet d'écoquartier dans le secteur des Plans. Les terrains de l'opération étaient occupés par des friches agricoles sous la forme de serres. Les conditions économiques n'étant plus réunies pour poursuivre ce type d'activité, une mutation de la vocation de cet espace a été projetée au travers de la révision simplifiée n°7 du POS en 2009.

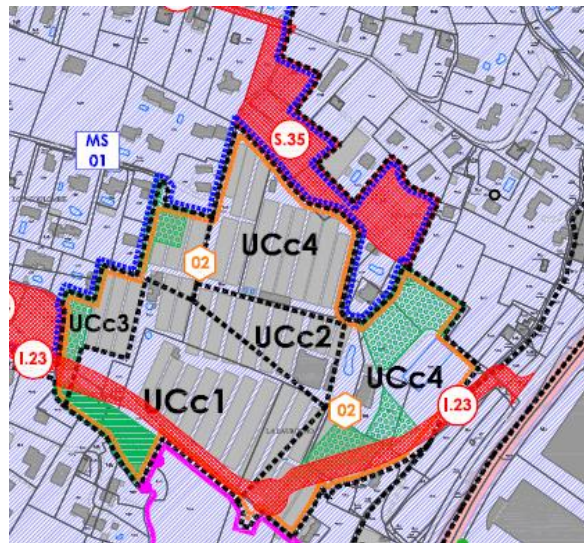
Ce secteur, anciennement classé en zone UE au POS, est désormais classé en zone UCc, dite « zone d'habitat groupé ». Concernant les dispositions réglementaires de la zone UCc, celles-ci ont peu évoluées par rapport à la zone UE du POS. Le règlement ne fixe pas de coefficient d'emprise au sol et limite la hauteur des constructions de 7 à 15 mètres selon les sous-secteurs UCc1, UCc2, UCc3 et UCc4. Le COS n'a pas évolué, il reste fixé à 0,6. La zone UCc fait également l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme, créée dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Les dispositions retenues dans le cadre du PLU sont compatibles avec les objectifs du PADD, à savoir « privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitation en recherchant la création de points de centralité ». De plus, ce projet, participe à une gestion économe de l'espace en proposant une densification dans un périmètre urbanisés.

Ainsi, le passage du POS au PLU traduit la volonté de conforter le secteur Lou Couletas afin de réaliser l'écoquartier, avec une limitation de l'étalement urbain et une valorisation du paysage par l'identification de « jardins partagés » au document graphique (en zone UCc3 et UCc4). La création d'un boulevard urbain est également projetée et mise en emplacement réservé.



Extrait du zonage au POS (révision simplifiée)



Extrait du zonage du projet de PLU

Malgré ces incidences positives sur la gestion de l'espace, la construction de l'écoquartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage.

Le règlement d'urbanisme de la zone UCc limite les incidences négatives du projet par des mesures adaptées, notamment en termes de hauteur des constructions, de densité et de gestion de l'eau et des rejets urbains :

Dans le secteur UCc, la hauteur des constructions, mesurée en tout point des façades du sol naturel ou excavé jusqu'au niveau de l'égout du toit, ne pourra excéder :

- dans le sous-secteur UCc1, les constructions ne devront pas excéder la cote altimétrique NGF 115 mètres. Toutefois, les bâtiments ne devront pas comporter plus de 1 rez-de-chaussée et quatre

niveaux. Le dernier niveau de chaque bâtiment n'excèdera pas une emprise supérieure à 60 % de l'emprise totale du bâtiment concerné.

- dans le sous-secteur UCc2, 12 mètres,
- dans le sous-secteur UCc3, 9 mètres et 12 mètres pour les équipements collectifs.
- dans le sous-secteur UCc4, 7 mètres et 9 mètres pour les équipements collectifs.

Le coefficient d'occupation du sol est fixé à 0,6 dans les secteurs UCc.

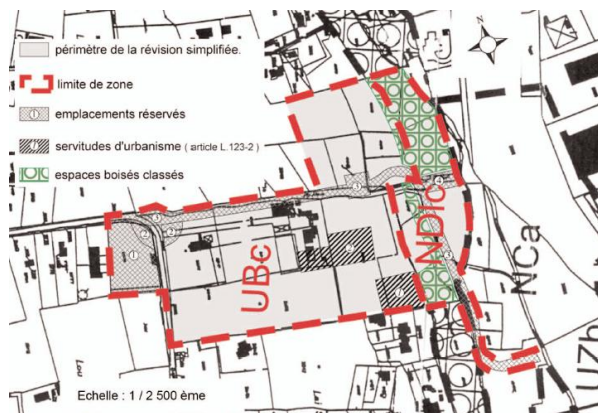
En matière de gestion des eaux, toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'eau potable et au réseau d'assainissement collectif.

Saint-Pierre

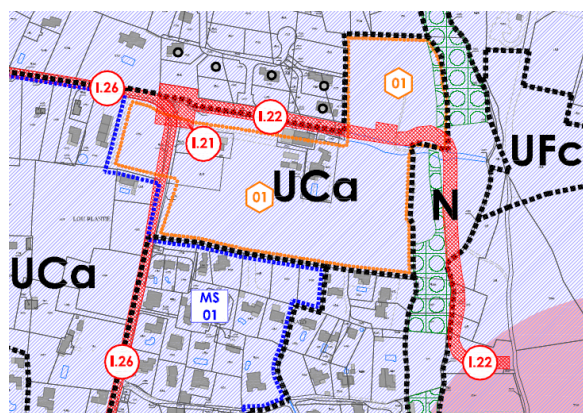
Le secteur Saint-Pierre fait l'objet d'un projet de quartier nouveau avec la création de logements, de commerces, de bureaux et de services. Il nécessite la création d'un boulevard urbain. Ce projet a été traduit au travers de la révision simplifiée n°3 du POS. L'enjeu était de favoriser la production de logements pour actifs. La détermination d'un point de centralité au cœur du quartier des Plans est apparue comme une nécessité pour la structuration urbaine du quartier.

Classé au POS en zone UBc, le secteur Saint-Pierre est désormais classé en zone UCa dite «zone d'habitat groupé». Concernant les dispositions réglementaires, celle-ci restent inchangées : le COS est fixé à 0,5 et l'emprise au sol n'est pas réglementée.

Le secteur fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme, créée dans le cadre de l'élaboration du PLU, et s'inscrit dans une nouvelle desserte avec l'aménagement d'un carrefour et la création d'une voie, identifiés au document graphique par des emplacements réservés.



Extrait du zonage au POS (révision simplifiée)



Extrait du zonage du projet de PLU

Les dispositions réglementaires répondent aux objectifs du PADD concernant la création d'un centre de vie secondaire et participent à une gestion économe de l'espace en proposant une nette densification dans un vaste secteur pavillonnaire.

Malgré des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'amélioration des conditions de desserte dans le secteur des Plans, la construction de ce nouveau quartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage

Le règlement d'urbanisme de la zone UCa limite les incidences négatives du projet par des mesures adaptées, notamment en termes de hauteur des constructions, de densité et de gestion de l'eau et des rejets urbains :

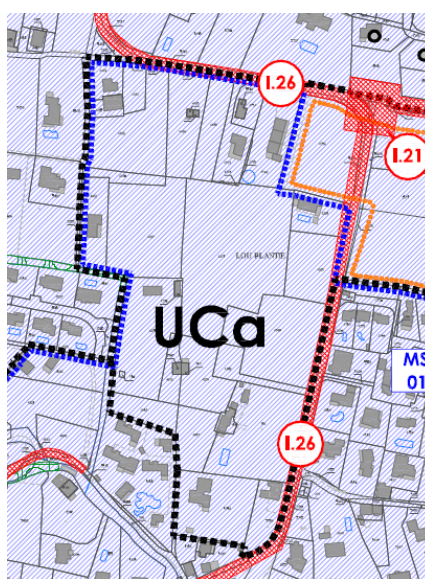
- La hauteur maximale des constructions est fixée à 10m et 13,5m sur 60% de l'emprise bâtie.
- Le coefficient d'occupation du sol est fixé à 0,5 dans les secteurs UCa.
- En matière de gestion des eaux, toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'eau potable et au réseau d'assainissement collectif.

Judlin

Dans le secteur des Plans, un troisième site fait l'objet d'un projet d'habitations « Judlin ». Anciennement classé en zone UCb, ce site est désormais classé en zone UCa au PLU.



Extrait du zonage du POS



Extrait du zonage du projet de PLU

Ce projet d'aménagement consiste en la réalisation d'une opération immobilière en logements collectifs sur des bâtiments en R+1, R+2 et R+3 le long de la route des Plans, avec des immeubles en R+3 en cœur d'îlot. Un épannelage des hauteurs des bâtiments est envisagé afin de « rattraper » les hauteurs des pavillons mitoyens en R+1.

Sur les limites Sud et Est, il est prévu de réaliser des immeubles collectifs en R+1 afin de recoudre le tissu urbain tout en s'adaptant morphologiquement au quartier. Ce projet répond notamment à la volonté de la commune d'affirmer la densité urbaine dans le quartier des Plans en évitant le mitage pavillonnaire. Il s'inscrit dans la continuité du Quartier St-Pierre et dans le respect de la logique d'aménagement global du quartier qui est défini comme un pôle de centralité dans le projet communal. Cette logique d'aménagement s'appuie sur une logique plus générale d'économie d'espace, d'utilisation des infrastructures existantes tout en participant à la création de nouveaux axes.

Le projet redonne également aux terrains concernés une dimension environnementale importante avec la conservation de certains végétaux et la création d'un Parc. Il répond également aux dernières normes environnementales en matière d'énergies renouvelables et de qualité de construction.

Il est ainsi compatible avec le PADD du PLU et le PLH en matière de développement urbain et de mixité fonctionnelle et sociale.

En zone UCa, les dispositions réglementaires visent à renforcer la densification de ces espaces pour structurer le vaste secteur des Plans. En effet, l'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50%, un pourcentage supérieur à celui fixé en zones UDa et UDc, et le COS est fixé à 0,35, contre 2,2 en zone UDa.

Ces dispositions répondent ainsi aux objectifs du PADD en participant à une gestion économe de l'espace.

Malgré des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'amélioration des conditions de desserte dans le secteur des Plans, la construction de ce nouveau quartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage

Le règlement d'urbanisme de la zone UCa limite les incidences négatives du projet par des mesures adaptées, notamment en termes de hauteur des constructions, de densité et de gestion de l'eau et des rejets urbains :

- La hauteur maximale des constructions est fixée à 10m et 13,5m sur 60% de l'emprise bâtie.
- Le coefficient d'occupation du sol est fixé à 0,5 dans les secteurs UCa.
- En matière de gestion des eaux, toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'eau potable et au réseau d'assainissement collectif.

V.3.2. La Tuilière

Rappel du contexte

Le secteur de la Tuilière est situé sur les coteaux, en contrebas du noyau villageois. Il était composé d'une zone UBd et d'une zone agricole classée en NCa dans le POS.

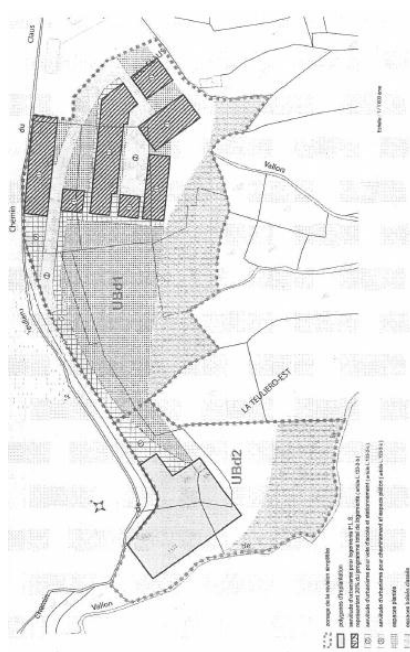
Ce site est concerné par :

- Le risque feux de forêt impacte l'ensemble du site (zones rouges et bleues) du fait de sa localisation sur les massifs, à l'interface avec les zones bâties du village et de la plaine.
- Le classement en zone bleue du PPR Mouvements de terrains de la zone NA et en zone rouge de l'extrême nord de la zone NCa
- Une desserte en eau potable uniquement

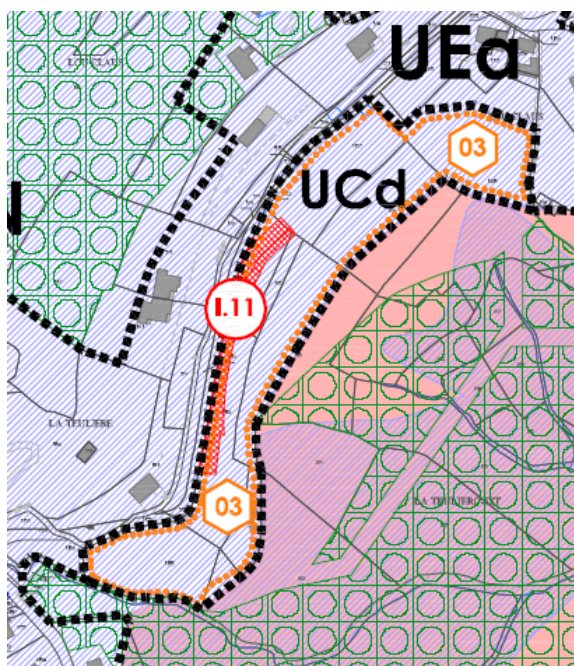
Le projet de PLU sur le secteur de la Tuilière

Le secteur de la Tuilière est classé au POS en zones UBd (UBd1 au nord et UBd2 au sud) et NCa.

La zone UBd fait l'objet d'un projet d'aménagement, ce qui a justifié la révision simplifiée n°6 du POS. Ce projet porte sur la construction de 100 logements avec jardins partagés.



Extrait du zonage au POS (révision simplifiée)



Extrait du zonage du projet de PLU

Dans le présent PLU, la zone NCa a été reclassée en zone A. La zone UBd a été reclassée en zone UCd dite « zone d'habitat groupé ».

Concernant les dispositions réglementaires en zone UCd, celles-ci ont en partie évolué entre le règlement du POS et du PLU : l'emprise au sol n'est pas réglementée, la hauteur des constructions a été portée à 9m maximum, et le COS a été augmenté à 0,4.

Au PLU comme au POS, le secteur fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme. Une amélioration du niveau de desserte y est également projetée avec un emplacement réservé au chemin de la Tuilière.

La partie anciennement classée en zone NC au POS est reclassée en zone A. Le PLU conforte ainsi la vocation agricole. En ce sens, le document a une incidence positive sur la préservation des espaces cultivés.

Sur la partie classée en zone urbaine, le PLU instaure des règles de densification du site permettant ainsi le développement d'une zone d'extension à vocation d'habitat à proximité du village, conformément aux orientations du PADD. Les dispositions règlementaires de la zone UCd assurent également une intégration optimale du projet de résidence touristique grâce au contrôle de la hauteur et à l'inscription d'espaces plantés à protéger dans l'axe de co-visibilité du socle villageois.

Bien qu'il entraîne des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'intégration paysagère, ce projet de résidence touristique aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants

Le règlement d'urbanisme de la zone UCd limite les incidences négatives de l'urbanisation sur l'environnement par des mesures adaptées, notamment en termes de hauteur des constructions, de densité et de gestion de l'eau et des rejets urbains :

- La hauteur maximale des constructions est fixée à 9m.
- Le coefficient d'occupation du sol est fixé à 0,4.
- En matière de gestion des eaux, toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'eau potable et au réseau d'assainissement collectif.

V.3.3. L'Evêché

Rappel du contexte

Le secteur de l'Evêché est situé sur les coteaux du massif des Baous, au nord de la route Jean Natale, qui rejoint le village de Carros. Il s'étend en limite des zones d'habitat diffus.

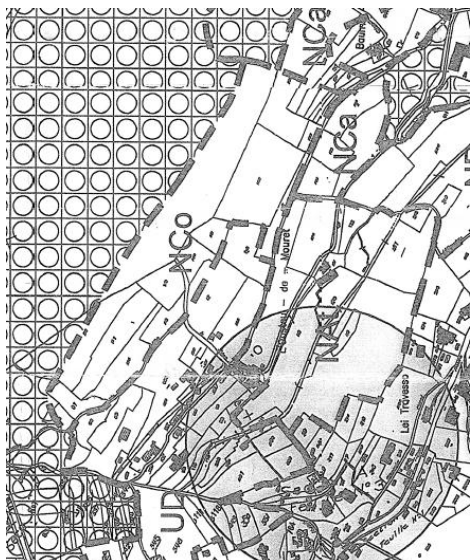
Représentant une réserve foncière par son classement en zone NAT au POS, le site est susceptible d'être touché de manière notable par la mise en œuvre du PLU. En outre, cette zone fait l'objet d'un projet touristique. La zone NC située plus au nord est également prise en compte dans la présente analyse du fait de sa localisation à proximité de la zone NAT et de la possible pression foncière qu'elle pourrait subir.

Ce site est concerné par :

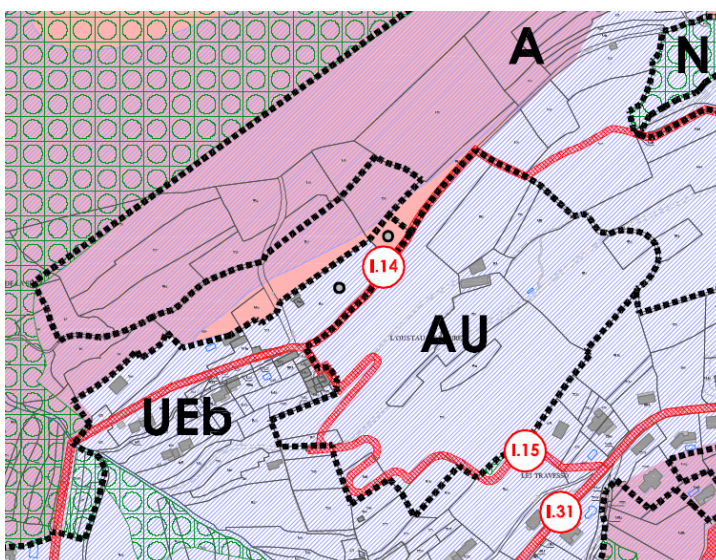
- L'ensemble de la zone NA est couverte par la zone bleue (risque modérée) du PPRIF
- La zone bleue du PPR Mouvements de terrains, qui impacte l'ensemble du site
- Une desserte en eau potable uniquement

Le projet de PLU sur le secteur de l'Evêché

Dans le présent PLU, la zone NC a été reclassée en zone A, ce qui conforte l'occupation actuelle du site. **Sur la zone A, le PLU a donc une incidence positive en conservant la surface agricole.**



Extrait du zonage du POS



Extrait du zonage du projet de PLU

La zone NAT du POS a été reclassée en zone AU stricte dite « d'urbanisation future », ce qui n'a pas d'incidence directe sur la consommation d'espace. **Ce secteur constitue une réserve foncière pour une opération d'aménagement d'ensemble en raison d'une insuffisance des équipements techniques existants à proximité. Malgré l'absence de projet définit sur le site, des incidences sur l'environnement peuvent d'ores et déjà être évaluées.**

Incidences positives :

- Non atteinte à un site de sensibilité écologique avéré de type périmètre Natura 2000 ou inventaire ZNIEFF
- Non atteinte à un corridor écologique terrestre ou aquatique
- Maîtrise du développement urbain : ouverture à l'urbanisation en continuité du tissu urbain existant

Incidences négatives :

- l'artificialisation des sols et l'augmentation du risque de ruissellement que cela peut générer
- une augmentation des déplacements motorisés sur le site, générée par l'accueil de nouveaux habitants
- une augmentation des rejets d'eaux usées avec un risque de pollution diffuse dans le milieu naturel
- une augmentation de la consommation d'eau potable générée par l'accueil de nouveaux habitants.

V.4 - Incidences prévisibles sur le site Natura 2000

V.4.1. Présentation du site Natura 2000 : ZPS de la Basse Vallée du Var

Le Document d'objectif du site Natura 2000 est en cours de validation. En l'absence de ce document, les données sont issues de la Fiche Standard des Données FSD du site et de la bibliographie.

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau.

La basse vallée du Var :

- constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin.
- permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc.
- constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Certaines espèces nichent hors périmètre mais fréquentant le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : le Faucon pèlerin (1 couple), Grand-duc d'Europe (1 couple).

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

TABLEAUX 1 : oiseaux inscrits au FSD du site Natura 2000 FR9312025

Espèces visées à l'annexe I de la Directive Oiseaux

Nom	Code Natura 2000	Statut sur le site	Milieux associés
Aigrette garzette (<i>Egretta garzetta</i>) ⁽³⁾	A026	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau
Avocette élégante (<i>Recurvirostra avosetta</i>) ⁽³⁾	A132	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais salants et vasières.
Balbuzard pêcheur (<i>Pandion haliaetus</i>) ⁽³⁾	A094	Etape migratoire.	Les nids sont installés au sommet d'un pin sylvestre à proximité d'un environnement dégagé et de plans d'eau.
Barge rousse (<i>Limosa lapponica</i>) ⁽³⁾	A157	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Baies abritées et estuaires au sédiment sablo-vaseux.
Bihoreau gris (<i>Nycticorax nycticorax</i>) ⁽³⁾	A023	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Larges cours d'eau laissés à l'état naturel bordés d'une abondante ripisylve ou marais d'eau douce.
Blongios nain (<i>Ixobrychus minutus</i>) ⁽³⁾	A022	Reproduction. Etape migratoire.	Zone d'eau douce à basse altitude. Site de reproduction: marais permanents, bordures de rivières ou de lacs. Roselière

TABLEAUX 1 : oiseaux inscrits au FSD du site Natura 2000 FR9312025

Espèces visées à l'annexe I de la Directive Oiseaux

Nom	Code Natura 2000	Statut sur le site	Milieux associés
Bruant ortolan (<i>Emberiza hortulana</i>) ⁽³⁾	A379	Etape migratoire.	Milieu ouvert Milieu naturel à faible végétation parsemée d'arbustes et zones de cultures traditionnelles diversifiées. Garrigue
Busard cendré (<i>Circus pygargus</i>) ⁽³⁾	A084	Etape migratoire.	Milieu ouvert Marais, jeunes plantations d'arbres, landes, friches, prairie de fauche et cultures.
Busard des roseaux (<i>Circus aeruginosus</i>) ⁽³⁾	A081	Etape migratoire.	Milieu ouvert Marais, étangs et lacs de basse altitude pourvus d'une végétation hélophile mais peu boisés.
Chevalier sylvain (<i>Tringa glareola</i>) ⁽³⁾	A166	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Lisières de forêts clairessemées au voisinage des cours d'eau.
Cigogne blanche (<i>Ciconia ciconia</i>) ⁽³⁾	A031	Etape migratoire.	Milieu ouvert Mosaïque de milieux dont la végétation n'est pas trop haute et située dans des zones marécageuses.
Combattant varié (<i>Philomachus pugnax</i>) ⁽³⁾	A151	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Prairies naturelles humides et les vasières des bords d'étangs.
Crabier chevelu (<i>Ardeola ralloides</i>) ⁽³⁾	A024	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais permanents avec à proximité des boisements ou buissons denses.
Echasse blanche (<i>Himantopus himantopus</i>) ⁽³⁾	A131	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais et eaux dormantes, douces ou saumâtres.
Faucon pèlerin (<i>Falco peregrinus</i>) ⁽³⁾	A103	Résidente.	Niche en falaise, fréquente les milieux ouverts
Fauvette pitchou (<i>Sylvia undata</i>) ⁽³⁾	A302	Hivernage. migratoire.	Etape Habitats semi-ouverts riches en buissons épais.
Flamant rose (<i>Phoenicopterus ruber</i>) ⁽³⁾	A035	Hivernage. migratoire.	Etape Milieux humides, cours d'eau Lagunes d'eau saumâtre ou salée, de faible profondeur, salines, marais d'eau douce et rizière.
Glaréole à collier (<i>Glareola pratincola</i>) ⁽³⁾	A135	Etape migratoire.	Deltas, estuaire de rivières, zones semi-désertiques, steppes et prairies salées, lac et marais d'eau douce ou saumâtre.
Goéland railleur (<i>Larus genei</i>) ⁽³⁾	A180	Etape migratoire.	Milieux lagunaires saumâtres et salés.
Gorgebleue à miroir (<i>Luscinia svecica</i>) ⁽³⁾	A272	Etape migratoire.	Prairies alpines, pentes sèches et caillouteuses et marais avec buissons. Roselière
Grand-duc d'Europe (<i>Bubo bubo</i>) ⁽³⁾	A215	Résidente.	Substrat rocheux à la périphérie de grands massifs. Recherche les zones boisées et le relief
Guifette moustac (<i>Chlidonias</i>)	A196	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau

TABLEAUX 1 : oiseaux inscrits au FSD du site Natura 2000 FR9312025

Espèces visées à l'annexe I de la Directive Oiseaux

Nom	Code Natura 2000	Statut sur le site	Milieux associés
<i>hybridus</i>) ⁽³⁾			Plans d'eau de faible profondeur à riche végétation flottante.
Guifette noire (<i>Chlidonias niger</i>) ⁽³⁾	A197	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Prairies faiblement inondées.
Héron pourpré (<i>Ardea purpurea</i>) ⁽³⁾	A029	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais d'eau douce régulièrement inondés, roselières denses et étendues.
Lusciniole à moustaches (<i>Acrocephalus melanopogon</i>) ⁽³⁾	A293	Hivernage.	Milieux humides, cours d'eau Phragmitaies de grande étendue. (roselière)
Marouette de Baillon (<i>Porzana pusilla</i>) ⁽³⁾	A121	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais, prairies inondables, ceintures lacustres ou d'étangs. Roselière
Marouette ponctuée (<i>Porzana porzana</i>) ⁽³⁾	A119	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais, prairies inondables, ceintures lacustres ou d'étangs. Roselière
Marouette poussin (<i>Porzana parva</i>) ⁽³⁾	A120	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Marais, les zones plantées de joncs et de laïches, de végétation arbustive sur les bords des réservoirs. Roselière
Martin-pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>) ⁽³⁾	A229	Hivernage. Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Perchoirs à proximité de l'eau.
Mouette mélanocéphale (<i>Larus melanocephalus</i>) ⁽³⁾	A176	Hivernage. Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Lagunes saumâtres à salées, estuaires, salins, bassins de décantation et fleuves.
Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>) ⁽³⁾	A338	Reproduction. Etape migratoire.	Buissons plutôt bas, jeunes plantations et parfois les vergers. Typique des paysage bocagers
Pluvier doré (<i>Pluvialis apricaria</i>) ⁽³⁾	A140	Hivernage. Etape migratoire.	Grandes plaines cultivées sur des sols meubles.
Sterne caugek (<i>Sterna sandvicensis</i>) ⁽³⁾	A191	Hivernage. Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Îles littorales à substrat sableux ou recouvertes d'une végétation rare ou clairesemée.
Sterne hansel (<i>Gelochelidon nilotica</i>) ⁽³⁾	A189	Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Vastes zones humides.
Sterne naine (<i>Sterna albifrons</i>) ⁽³⁾	A195	Reproduction. Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Îlots sableux dénudés situés dans le lit des rivières ou sur le littoral.
Sterne pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>) ⁽³⁾	A193	Reproduction. Etape migratoire.	Milieux humides, cours d'eau Îlots rocheux, plages et marais.

Espèces migratrices non visées à l'annexe I de la Directive Oiseaux					
Nom			Code Natura 2000	Statut sur le site	Milieus associés
Chevalier guignette (<i>Actitis hypoleucos</i>)			A168	Reproduction. Hivernage. Etape migratoire.	Milieus humides, cours d'eau Berges des étangs et des cours d'eau, marais côtiers et lagunes.
Grand Cormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>)			A017	Hivernage. migratoire.	Milieus humides, cours d'eau Côtes, ainsi que les estuaires, les grandes rivières et les grands plans d'eau à l'intérieur.
Mouette pygmée (<i>Larus minutus</i>)			A177	Hivernage. migratoire.	Milieus humides, cours d'eau Côtes sablonneuses et estuaires.
Rémiz penduline (<i>Remiz pendulinus</i>)			A336	Hivernage. migratoire.	Milieus humides, cours d'eau Au bord des bras morts de fleuves et de leurs deltas, des rivières et des lacs.
Rousserolle turdoïde (<i>Acrocephalus arundinaceus</i>)			A298	Reproduction. migratoire.	Milieus humides, cours d'eau Phragmitaies en bordure de lacs, d'étangs, de rivières ou de canaux.
Vanneau huppé (<i>Vanellus vanellus</i>)			A142	Hivernage. migratoire.	Milieus cultivés et prairiaux ouverts. Site de reproduction: prairies humides ou cultures de printemps.

*(3) Espèces inscrites à l'annexe I : espèces faisant l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution.

Le site est très important pour une seule espèce *Larus melanocephalus* Mouette mélanocéphale, avec une population relative comprise entre 15 et 100 % (correspond à la taille et densité de la population de l'espèce présente sur le site par rapport aux populations présentes sur le territoire national).

Cette espèce est hivernante sur le site.

(Source : <http://inpn.mnhn.fr/isb/site/natura2000/FR9312025/tab/especes>)

Les migrateurs

La majorité des oiseaux cités au FSD exploitent le site de façon ponctuelle lors de haltes migratoires. Ils exploitent alors les ressources alimentaires présentes dans le lit majeur du Var et utilisent les lieux de quiétude nombreux dans ce secteur. Ils y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin.

Certaines espèces dépendent peu des milieux alentours : elles sont attachées au fleuve et aux ripisylve : Il s'agit des laridés et des limicoles (Marouette, Chevaliers, Avocette...) mais aussi des hérons (Blongios nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette ...).

D'autres sont liées aux espaces en mosaïque, alternant milieux ouverts et semi-ouverts plutôt en lien avec les milieux agricoles et coteaux adjacents à la vallée mais non compris au sein du périmètre de la ZPS. C'est le cas, par exemple, de la Pie grièche écorcheur, du Bruant ortolan ou de la Fauvette pitchou.

Enfin, certaines espèces de rapace utilisent également l'espace lors de leur migration, telles que le Balbuzard pêcheur et les Busards.

Les hivernants

En période hivernale, les effectifs d'oiseaux sédentaires se verront renforcés par des individus nichant plus au nord. Ces migrateurs viennent profiter de la clémence du climat qu'offre la région méditerranéenne en hiver et des ressources alimentaires qui l'accompagnent. La Basse vallée du Var constitue ainsi un site d'hivernage important pour certains oiseaux d'eau, comme la Mouette mélanocéphale ou le Martin pêcheur. On a

également un glissement de certaine population de passereaux comme certaines fauvettes qui ne fréquentent pas les mêmes milieux en période hivernale et estivale. C'est le cas de la Fauvette pitchou qui abandonne souvent la garrigue en hiver.

A cette époque les oiseaux sont moins sensibles au dérangement anthropique. En effet, n'étant pas territoriaux leur capacité de mouvement est accrue et ils ont, dans une certaine mesure, une adaptabilité plus importante que lorsqu'ils élèvent des jeunes. Néanmoins, il est important de rappeler que cette période est très importante pour la reproduction future. En effet, les individus qui souffrent trop lors de la période hivernale (manque de nourriture, manque d'abris, dérangement...) sont très affaiblis à l'arrivée du printemps et voient souvent leur reproduction échouer.

Enfin, certaines sont attachées au milieu marin et au littoral et utilisent la vallée du Var comme une extension de ce dernier.

Les espèces nicheuses ou résidentes

Six espèces mettent à profit le site Natura 2000 pour nicher :

La sterne pierregarin *Sterna hirundo*

Espèce remarquable et localisée, elle est liée aux milieux aquatiques et littoraux, dont jusqu'à 200 couples nichent sur les rives du Var et à son embouchure.

La Sterne pierregarin installe ses colonies de reproduction à proximité immédiate de l'eau. Espèce migratrice, elle arrive chez nous à la mi-mars.

La Sterne naine *Sterna albifrons*

Espèce littorale rare et très localisée en région P.A.C.A., les rives du Var constituant son unique station de nidification du département des Alpes-Maritimes (au moins 2 couples présents).

Les premières arrivées significatives sont notées à la fin de la première décade d'avril. Pour la reproduction, les oiseaux s'installent en arrière des plages, sur les cordons sableux ou les digues et îlots à l'intérieur des salins et étangs.

Le Blonglios nain *Ixobrychus minutus*

Espèce paludicole remarquable liée aux phragmitaies (roselières), devenue rare et localisée en France et en région P.A.C.A. à la suite d'une régression marquée de ses effectifs reproducteurs.

Le Blonglios nain est un migrateur transsaharien qui revient de ses quartiers d'hiver à la fin du mois d'avril. Le nid est construit à faible hauteur en roselière ou dans la végétation riveraine des plans d'eau.

La Pie-grièche écorcheur, *Lanius collurio*

Bien que ce soit la pie-grièche la plus commune en France et en PACA, cette espèce remarquable de milieux ouverts et semi-ouverts, est considéré comme en déclin.

La Pie-grièche écorcheur arrive dans nos régions principalement au mois de mai, et se choisit un territoire assez réduit (1 à 2 ha) avec de nombreux perchoirs. Affectionnant les milieux ouverts, elle niche surtout dans les milieux prairiaux, parsemés de buissons et de haies, et dans les garrigues. Le nid est construit dans un buisson ou un arbuste bas, généralement épineux (roncier, prunelier, chêne kermès, etc.).

Le Faucon pèlerin *Falco peregrinus*

Rapace résident, les couples de Pèlerins de Pèlerin se cantonnent sur des sites rupestres.

Le Grand duc *Bubo bubo*

Rapace résident, le Grand duc d'Europe utilise tous les habitats rocheux comme lieux de reproduction. Elle évite les vastes territoires densément boisée.

V.4.2. Présentation des sites Natura 2000 des Préalpes de Grasse

Le site des Préalpes de Grasse a été proposé pour l'intérêt qu'il offre au titre de la Directives Habitats et de la Directives Oiseaux. Il est donc inscrit à la fois comme Zone de Protection Spéciale (ZPS) et Site d'Importance Communautaire (SIC) depuis 2006.

Si les limites des 2 zonages ne se superposent pas, le site a été étudié, par souci de cohérence à travers le même document d'objectifs. La ZPS intègre en totalité le SIC. Ce document a été finalisé en mars 2004 par l'ONF, qui après avoir été opérateur, a été désigné comme animateur de sa mise en œuvre.

La ZPS Préalpes de Grasse

Présentation du site

Ce site couvre une vaste superficie des Alpes Maritimes avec 23163 ha et présente une grande variété de milieux : faciès rupicoles des falaises, zones karstiques, pelouses à caractère steppique alternent avec les milieux forestiers et quelques ripisylves. Ces conditions sont favorables à la présence d'une avifaune riche et variée inféodée aux zones ouvertes ou fermées ou utilisant les deux.

Les falaises des bordures du site présentent des sites de nidification favorables à diverses espèces patrimoniales : Aigle royal, Faucon pèlerin, Circaète Jean-le- Blanc, Bondrée apivore, Grand-duc d'Europe, Crave à bec rouge. Les plateaux constituent leurs territoires de chasse.

Les pelouses à caractère steppique des plateaux, alternant avec des zones boisées, sont favorables à l'Engoulevent d'Europe, l'Alouette lulu, la Fauvette pitchou, la Pie-grièche écorcheur, le Bruant ortolan, le Pipit rousseline. Certaines espèces d'affinité montagnarde, telles que le Tétraz lyre ou la Chouette de Tengmalm, sont en limite méridionale de leur aire de répartition naturelle, ce qui leur confère une certaine originalité.

Les espèces à l'origine de la désignation du site en ZPS

De façon globale, l'avifaune nicheuse locale dispose de quelques espèces intéressantes. On citera en particulier le Grand-duc d'Europe, espèce remarquable rupicole, qui se nourrit préférentiellement dans les terrains dégagés proches des falaises et autres escarpements rocheux où il niche généralement, jusqu'à 2 600 m. d'altitude, le Martin-pêcheur d'Europe, espèce remarquable pas très fréquente liée au milieu aquatique, le Cincle plongeur, espèce remarquable, liée aux cours d'eau froids, propres et bien oxygénés, à courant plutôt vif, entre 100 et 2 400 m d'altitude.

L'intérêt du site pour les oiseaux réside les plateaux de « Caussols, Calern, la montagne de Thiey et leurs abords », les gorges du Loup qui séparent les deux entités, la zone de plateaux constituée par « le col de Vence et ses abords », et enfin au nord, la forêt domaniale du Cheiron, située dans l'ubac de cette montagne, en contrebas de la station de Gréolières-les-Neiges.

Espèces listées au FSD	Statut sur le site
Aigle royal (<i>Aquila chrysaetos</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Aigrette garzette (<i>Egretta garzetta</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Alouette lulu (<i>Lullula arborea</i>) ⁽³⁾	Résidente. Etape migratoire.
Autour des palombes (<i>Accipiter gentilis</i>)	Résidente. Etape migratoire.
Bécasse des bois (<i>Scolopax rusticola</i>)	Résidente. Hivernage. Etape migratoire.
Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Bruant ortolan (<i>Emberiza hortulana</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Busard cendré (<i>Circus pygargus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Busard des roseaux (<i>Circus aeruginosus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Busard Saint-Martin (<i>Circus cyaneus</i>) ⁽³⁾	Hivernage. Etape migratoire.
Buse variable (<i>Buteo buteo</i>)	Résidente. Etape migratoire.
Caille des blés (<i>Coturnix coturnix</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Chevalier guignette (<i>Actitis hypoleucos</i>)	Hivernage. Etape migratoire.
Chouette de Tengmalm (<i>Aegolius funereus</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Cigogne blanche (<i>Ciconia ciconia</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Cigogne noire (<i>Ciconia nigra</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Circaète Jean-le-blanc (<i>Circaetus gallicus</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Coucou geai (<i>Clamator glandarius</i>)	Etape migratoire.
Crave à bec rouge (<i>Pyrrhocorax pyrrhocorax</i>) ⁽³⁾	Résidente. Hivernage.
Engoulevent d'Europe (<i>Caprimulgus europaeus</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Epervier d'Europe (<i>Accipiter nisus</i>)	Résidente. Etape migratoire.
Faucon crécerelle (<i>Falco tinnunculus</i>)	Résidente. Etape migratoire.
Faucon d'Éléonore (<i>Falco eleonora</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Faucon hobereau (<i>Falco subbuteo</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Faucon kobez (<i>Falco vespertinus</i>)	Etape migratoire.
Faucon pèlerin (<i>Falco peregrinus</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Fauvette orphée (<i>Sylvia hortensis</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Fauvette passerinette (<i>Sylvia cantillans</i>)	Reproduction. Etape migratoire.

Espèces listées au FSD	Statut sur le site
Fauvette pitchou (<i>Sylvia undata</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Grand-duc d'Europe (<i>Bubo bubo</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Grive litorne (<i>Turdus pilaris</i>)	Hivernage. Etape migratoire.
Grive mauvis (<i>Turdus iliacus</i>)	Hivernage. Etape migratoire.
Guêpier d'Europe (<i>Merops apiaster</i>)	Etape migratoire.
Hirondelle rousseline (<i>Hirundo daurica</i>)	Etape migratoire.
Martin-pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Martinet à ventre blanc (<i>Apus melba</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Merle à plastron (<i>Turdus torquatus</i>)	Etape migratoire.
Milan noir (<i>Milvus migrans</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Milan royal (<i>Milvus milvus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Monticole de roche (<i>Monticola saxatilis</i>)	Résidente. Etape migratoire.
Petit-duc scops (<i>Otus scops</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Pic noir (<i>Dryocopus martius</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Pie-grièche à tête rousse (<i>Lanius senator</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Pipit rousseline (<i>Anthus campestris</i>) ⁽³⁾	Reproduction. Etape migratoire.
Pluvier guignard (<i>Charadrius morinellus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Rollier d'Europe (<i>Coracias garrulus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.
Tétras lyre continental (<i>Tetrao tetrix tetrix</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Torcol fourmilier (<i>Jynx torquilla</i>)	Reproduction. Hivernage. Etape migratoire.
Traquet oreillard (<i>Oenanthe hispanica</i>)	Reproduction. Etape migratoire.
Vautour fauve (<i>Gyps fulvus</i>) ⁽³⁾	Résidente.
Vautour percnoptère (<i>Neophron percnopterus</i>) ⁽³⁾	Etape migratoire.

Le SIC Préalpes de Grasse

Présentation du site

D'une superficie de 18232 ha, il est intégralement intégré à la ZPS présentée précédemment. Site exceptionnel de par son ensemble complexe de systèmes steppiques et karstiques, il accueille de nombreuses espèces rares, voire endémiques, notamment sur le plan floristique. Il est également important pour plusieurs espèces de chiroptères, de poissons et tout particulièrement pour la vipère d'Orsini.

Les habitats et les espèces à l'origine de la désignation du SIC

Les habitats naturels présents	% couv.	SR ⁽¹⁾
Forêts à <i>Quercus ilex</i> et <i>Quercus rotundifolia</i>	4 %	C
Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (<i>Festuco Brometalia</i>)(*sites d'orchidées remarquables) [*]	4 %	B
Landes oro-méditerranéennes endémiques à genêts épineux	3 %	C
Pelouses calcaires alpines et subalpines	1 %	C
Pentes rocheuses calcaires avec végétation chasmophytique	1 %	C
Grottes non exploitées par le tourisme	1 %	C
Parcours substeppiques de graminées et annuelles du Thero-Brachypodietea [*]	1 %	C
Pavements calcaires [*]	1 %	B
Matorrals arborescents à <i>Juniperus</i> spp.	1 %	C
Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles du Alysso-Sedion albi [*]	1 %	C
Prairies à <i>Molinia</i> sur sols calcaires, tourbeux ou argilo-limoneux (<i>Molinio-Holoschoenion</i>)	1 %	C
Prairies humides méditerranéennes à grandes herbes du Molinio-Holoschoenion	1 %	B
Prairies maigres de fauche de basse altitude (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)	1 %	C
Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion [*]	1 %	C
Pinèdes méditerranéennes de pins mésogéens endémiques	1 %	C
Sources pétrifiantes avec formation de travertins (<i>Cratoneurion</i>) [*]	1 %	C
Éboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	1 %	C
Hêtraies calcicoles médio-européennes à <i>Cephalanthero-Fagion</i>	1 %	C
Bois méditerranéens à <i>Taxus baccata</i> [*]	1 %	B

Superficie relative : superficie du site couverte par le type d'habitat naturel par rapport à la superficie totale couverte par ce type d'habitat naturel sur le territoire national (en %). A=site remarquable pour cet habitat (15 à 100%); B=site très important pour cet habitat (2 à 15%); C=site important pour cet habitat (inférieur à 2%)

Commune de Carros

Espèces listées au FSD	Statut	Données issues du Docob
Petit Murin (<i>Myotis blythii</i>)	C	L'espèce étant liée aux milieux ouverts à herbes hautes et aux grottes, le site présente un fort potentiel pour cette espèce - contacté sur le plateau de Calern, (Aven des Baoudillouns (Cipières) et au-dessus de la mare de la MF de Nans (St Vallier)
Petit Rhinolophe (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)	C	nombreuses cavités favorables probablement présente sur l'ensemble du site
Vespertilion à oreilles échancrées (<i>Myotis emarginatus</i>)	C	rare sur le site
Vespertilion de Bechstein (<i>Myotis bechsteinii</i>)	C	Montagne de l'Audibergue située à moins de 500 m du site concentre de nombreux individus, il est donc utilisé par l'espèce - zone de chasse
Plantes		
Ancolie de Bertoloni (<i>Aquilegia bertolonii</i>)	B	trois stations connues, on compte moins de 100 individus : Tourrettes-sur-Loup - Ubac du Pic de Courmettes (de 1000 à 1100 m) / Coursegoules - Vallon de la Cagne (de 800 à 950 m) / Roquesteron-Grasse - Forêt domaniale du Cheiron (= 1450m).
Buxbaumi verte (<i>Buxbaumia viridis</i>)	A	Rare et très localisé sur le site (50 sporophytes observés). Forêt Domaniale du Cheiron (Roquesteron-Grasse) / Ubac du Cheiron, dans une hêtraie-sapinière, altitude 1450 m / Près de la station de Gréolières-les-Neiges, dans une pinède de pins sylvestres, altitude 1460 m.
Mannie à trois andrécies (<i>Mannia triandra</i>)	A	flanc ouest du Bau de la Gaudie (commune de Saint-Jeannet)
Nivéole de Nice (<i>Leucocjum nicaense</i>)	A	Saint-Jeannet : - Versant sud du Bau de Saint-Jeannet (de 500 à 600 m) / - Sommet du Bau de Saint-Jeannet (alt. 800 m) (POIRION 1974). / - Vallon de Parriau, le long du GR 51 (550 et 590 m). / - Versant ouest du Bau de La Gaudie, montée du Gros Chêne (alt. 700m). / - Sommet du Bau de La Gaudie (alt. 780 m). / - La Colle (alt. 830 m). / - Bergerie des Allouches (alt. 760 m). Versant est du Castelet, le long du chemin (580 et 650 m). Vence : - Adret du Col de Vence, le long du GR 51 (alt. De 750 à 960 m).
Poissons		
Barbeau méridional (<i>Barbus meridionalis</i>)	C	présent sur tout le cours de la Cagne

Espèces listées au FSD	Statut	Données issues du Docob
Reptiles		
Vipère d'Orsonie (<i>Vipera ursinii</i>)	A	200 à 250 individus estimés pour l'ensemble Caussols/Calern et 100 pour le Cheiron populations en général très disséminées en régression probable
Invertébrés		
Barbot (<i>Osmoderma eremita</i>)*	C	Peu connu
Damier de la Succise (<i>Euphydryas aurinia</i>)	C	observée au plateau de Caussols, au col de Vence, dans le secteur de Courmes, des Courmettes et de Coursegoules, ainsi qu'au bois de Gourdon. L'espèce ne semble pas menacée mais les populations sont isolées
Ecaïlle chinée (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>)*	C	présente partout
Ecrevisse à pattes blanches (<i>Austropotamobius pallipes</i>)	D	présente que sur un petit secteur sur la Cagne au Riou ainsi que dans le ruisseau du Bes à Courmes
Grand capricorne (<i>Cerambyx cerdo</i>)	C	Présent dans de nombreuses parties du site boisé
Laineuse du prunellier (<i>Eriogaster catax</i>)	C	secteur du col de Vence, probablement présente en d'autres secteurs mais les données sont insuffisantes
Lucane cerf-volant (<i>Lucanus cervus</i>)	C	Présent à peu près partout sur le site (Domaine des Courmettes, Courmes) n'est pas rare sur toute la partie boisée du site
Rosalie des Alpes (<i>Rosalia alpina</i>)*	C	présente dans les hêtraies de Caussols et du Domaine des Courmettes n'est pas rare sur toute la zone boisée du site
Mammifères		
Barbastelle (<i>Barbastella barbastellus</i>)	C	Aucune donnée
Grand Rhinolophe (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>)	C	observée dans les gorges du Loup, à la grotte du Revest et la grotte de Fumana (Courmes); sur le plateau de Caussols, à l'Aven de Cresp et à la maison abandonnée du Fanguet
Minioptère de Schreibers (<i>Miniopterus schreibersii</i>)	C	grotte du Revest (Gourdon), dans les gorges du Loup

Le site est très important pour plusieurs espèces :

Ancolie de Bertoloni (*Aquilegia bertolonii*)

L'Ancolie de Bertoloni est une espèce calcicole des éboulis fins et mobiles, falaises, pierriers, pelouses rocailleuses pentues, on la rencontre également au niveau de clairières et de lisières et sous couvert forestier clair établis sur éboulis ou dans des bois rocailloux. Bien que de caractère héliophile, elle semble préférer les expositions fraîches d'ouest à nord-est et se rapproche par cela de l'Ancolie des Alpes. Ce taxon n'est pas en danger.



Buxbaumie verte (*Buxbaumia viridis*)

Cette petite bryophyte se caractérise par un sporophyte qui présente une grosse capsule oblongue de 0,5 à 0,7 cm de long environ, portée sur une soie légèrement plus longue (1,0 cm maximum). Elle accompagne en général les sapinières, pessières et mélèzeins, moins souvent les hêtraies-sapinières.



Nécessitant la présence de bois écorcé en décomposition déjà bien entamée ou d'humus brut sous condition d'humidité atmosphérique élevée et une couverture forestière dense, l'espèce est très sensible aux trop fortes éclaircies du couvert forestier et a beaucoup de difficultés à s'implanter sous peuplements trop jeunes. Protéger les vieilles forêts « semi-naturelles » de conifères ou mixtes (hêtraies-sapinières...) avec des surfaces minimales de plusieurs dizaines d'hectares est le meilleur moyen de protéger l'espèce.

Buxbaumia viridis se localise dans la partie supérieure de la vallée du Loup, sur les communes de Caille et Andon. L'espèce est commune dans les sapinières et pinèdes de pin sylvestre du versant nord de l'Audibergue.

Mannie à trois andrécies (*Mannia triandra*)

Cette petite bryophyte est très discrète et on ne connaît que très peu de stations avec une estimation de 500 à 1000 individus (Haute Savoie, Gard, Alpes maritimes à St Jeannet et Saint Cezaire sur Siagne). Sur le reste de l'Europe on connaît une soixantaine de stations. Il s'agit d'une hépatique qui ne semble pas hautement menacée mais une analyse des caractéristiques démographiques des populations concernées suggère que la faiblesse des effectifs de l'hépatique dans chacun des sites pourrait être un frein à la persistance de l'espèce.



Nivéole de Nice (*Leucojum nicaeense*)

La Nivéole de Nice est une plante vivace à bulbe, vernale à floraison précoce. On la trouve dans les garrigues ouvertes, les pelouses rocailleuses, les rochers fissurés, les escarpements, les petits replats herbeux, parfois les pinèdes et chênaies vertes subrupicoles. Certains de ces habitats évoluent vers une fermeture des milieux préjudiciable à l'espèce. L'espèce semble encore bien représentée. D'après les données rassemblées, l'effectif global de l'espèce en France peut être estimé à moins de 2000 pieds (de 400 à 1300 pieds en 1995).



Vipère d'Orsonie (*Vipera ursinii*)

18 stations sont actuellement connues dans la région, couvrant environ 10 000 ha avec une population estimée entre 10 000 et 25 000 individus. La population du site est évaluée à quelques centaines d'individus (200 à 250 pour l'ensemble Caussols/Calern et 100 pour le Cheiron).



V.4.3. Evaluation des incidences du PLU sur la ZPS de la Basse vallée du Var et les sites Natura 2000 des Préalpes de Grasse

La basse vallée du Var et la zone d'activité

Fonctionnalité

→ Un corridor Nord-Sud conservé

Constituant une très importante zone humide, le Var constitue un corridor biologique Nord Sud pour de nombreuses espèces, pour les oiseaux notamment (hormis pour les poissons, qui sont arrêté par les nombreux seuils). Elle joue un rôle à plusieurs titres : axe de migration, espace de nidification, zone de chasse.

L'ensemble du lit du Var est maintenu en zone naturelle (N), aussi ces différentes vocations sont préservées.

→ Un obstacle Est-Ouest renforcé

En revanche, les rives urbanisées du Var constitue une zone de séparation entre les espèces pour un déplacement Est-Ouest.

La modification du règlement au niveau de la zone d'activité induira une coupure Est-Ouest plus marquée (occupation du sol plus dense).

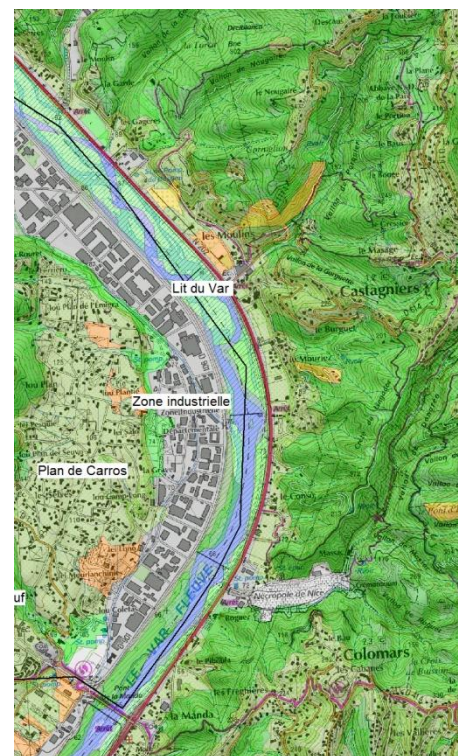
L'effet est cependant jugé non significatif étant donné la situation déjà perturbée du secteur. Par ailleurs, la protection des alignements d'arbres est maintenue.

Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var attachées aux zones humides et à la vallée du Var

Les espèces attachées aux zones humides et cours d'eau regroupe la majorité des espèces à l'origine de la désignation du site : il s'agit des laridés et des limicoles (Marouette, Chevaliers, Avocette...) mais aussi des hérons (Blongios nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette ...) ou certains petits passereaux (Rousserolles). Toutes ont en commun de peu dépendre des autres milieux limitrophes (milieux agricoles ou les coteaux) elles vivent principalement leur cycle sur le cours d'eau et ses ripisylves. L'ensemble du lit du Var de Carros est maintenu en zone naturelle (N), aussi ces différentes vocations sont préservées.

Les incidences du PLU de Carros sur les espèces des zones humides et de la vallée du Var sont considérées comme non significatives.

Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de l'absence de connexions écologiques directes avec la zone industrielle de Carros.



Basse vallée du Var et zone d'activité de Carros

Rappel du projet de PLU :

- lit du Var conservée en Zone N
- Densification de la zone industrielle en rive droite

Le Plans de Carros

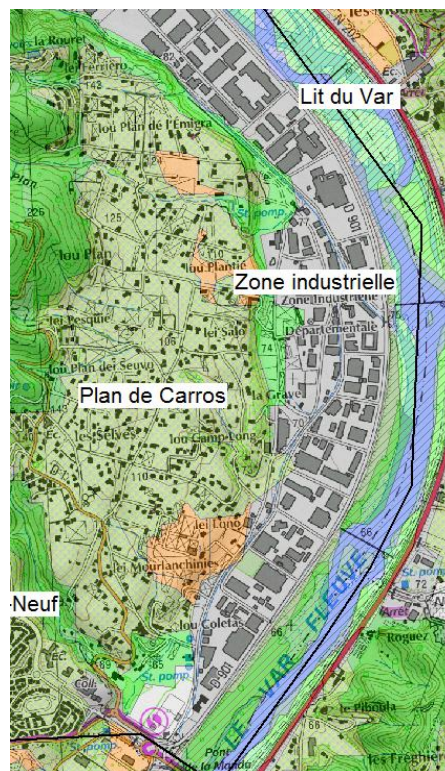
Fonctionnalité

- De petites zones refuges pour les espèces mêlées à une urbanisation bien présentes

Les bâtiments, les infrastructures et les surfaces artificiellement recouvertes coexistent avec des surfaces végétalisées, qui occupent de manière discontinue des surfaces non négligeables mais non étendues. Dans cette zone, les continuités pouvant exister sont assurées par les parcelles agricoles ou les friches. Ces espaces ne suffisent cependant pas aux espèces pour accomplir l'ensemble de leur cycle (Source : Repère de territoire Basse vallée du Var).

Des projets d'aménagement sont prévus dans les Plans de Carros : le projet d'aménagement Lou Couletas, le projet d'aménagement Judlin et le projet d'aménagement Saint-Pierre. Il s'agit de logements, couvrant respectivement 6 ha, 6 ha et 4 ha. Deux boulevards sont également prévus.

Ces projets d'aménagement participent à la disparition progressive des espaces naturels dans les plans de Carros. Cependant le PLU prévoit la conservation des coulées vertes, et préserve ainsi leur rôle de corridor écologique.



Plans de Carros

Rappel du projet du PLU :

- Projet d'aménagement du Couletas
- Projet d'aménagement Saint-Pierre
- Projet d'aménagement Judlin
- Deux boulevards sont également prévus
- Coulée verte conservée

Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts des Plans de Carros

Certaines espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 sont liées aux espaces en mosaïque, alternant milieux ouverts et semi-ouverts plutôt en lien avec les milieux agricoles des Plans de Carros et coteaux adjacents à la vallée.

C'est le cas, par exemple, du Bruant ortolan, de la Fauvette pitchou, du Pie grièche écorcheur, du pluvier doré ou de certaines espèces de rapace telles que les Busards.

La plupart de ces espèces utilisent le site lors de leur migration. A ce titre, elles sont moins sensibles aux changements que les espèces résidentes.

Parmi ces espèces des milieux ouverts et semi-ouverts, seul le Pie grièche écorcheur est présent en période de reproduction sur le site Natura 2000. Ses habitats sont les buissons plutôt bas, les jeunes plantations et parfois les vergers. A ce titre, l'espèce est susceptible de nicher dans les Plans de Carros.

Des projets d'aménagement sont situés dans les Plans de Carros. Cependant, au regard du caractère déjà dégradé des Plans de Carros, de la conservation des coulées vertes dans les Plans de Carros et de la surface réduite des projets d'aménagement, les incidences sur les populations de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives.

Les incidences du PLU de Carros sur les espèces des milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives.

Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de l'absence de connexions écologiques directes avec le quartier des Plans.

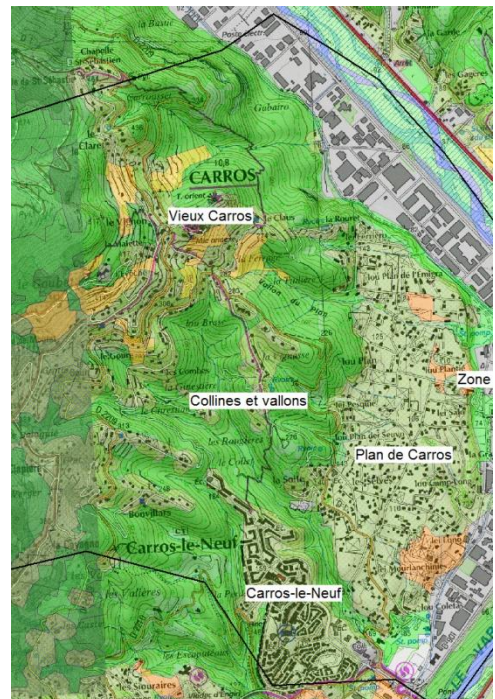
Collines, vallons et massifs

Fonctionnalité

- **Les collines : de grandes étendues naturelles entourant des zones urbanisées**

Les espaces naturels couvrent de grandes étendues sur ce secteur. Espace essentiellement naturel, il est favorable à un grand nombre d'espèces offre des espaces de déplacement.

La pression d'urbanisation se fait sentir au niveau du vieux Carros et de Carros le Neuf. Le projet de La Tuilière est prévu à proximité du vieux Carros. Bien qu'il contribue au grignotage de l'espace, ses impacts sur le rôle joué par les collines paraissent non significatifs au regard de sa surface et de son emplacement à proximité d'espaces déjà urbanisés.



Collines et vallons de Carros (Source NCA)

Rappel du projet de PLU

- projet de La Tuilière
- Zone naturelle conservée
- Conservation des vallons en zone N

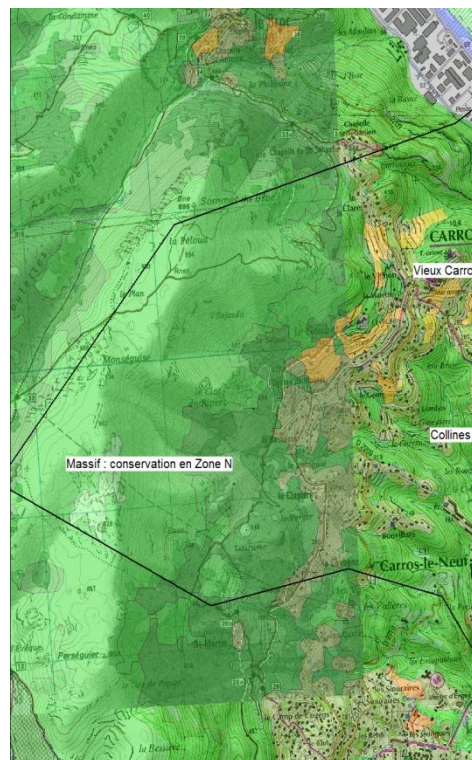
→ Des vallons préservés

Ces vallons constituent un enjeu important. Une des orientations préconisées par la Direction Régionales de l'Environnement est la prise en compte des vallons en rive droite du Var, sur la commune de Carros, en site Natura 2000, de la même manière que ceux situées en rive gauche.

Extrait du SAGE1 de la Nappe et Basse vallée du Var, décrivant les vallons en rive gauche du Var : Ces vallons sont à l'origine d'une biocénose relativement atypique. Véritables microcosmes confinés, humides, sombres et frais, ces sites sont uniques en France par la rareté des espèces qu'ils contiennent et la particularité des milieux présents. Des espèces d'oiseaux patrimoniaux telles que le Grand Duc nidifient sur la zone. Les fonds de vallons sont surcreusés en canyons étroits qui abritent des espèces végétales montagnardes en limite d'aire de répartition comme *Salvia glutinosa* et des éléments de la flore subtropicale humide comme *Pteris cretica*.

Le Grand Duc d'Europe est potentiellement nicheur au sein des vallons. En effet il niche dans les habitats rocheux ; et cherche les écotones entre cultures, zones boisées et reliefs.

Le projet d'aménagement de la Perdigonnerie à proximité de Carros la Nouvelle, au niveau d'un de ces vallons, a été abandonné. La fonctionnalité des vallons sur la ville de Carros sera donc conservée.



Massif de Carros

Rappel du projet de PLU : conservation du massif en zone N

→ Le massif : une vaste étendue naturelle préservée

La partie haute de la ville de Carros a conservé sa fonctionnalité avec les zones naturelles alentours. Les espèces se déplacent librement, aucun obstacle anthropique ne les limitant. Le maintien de cet espace ouvert constitue un enjeu important.

Ce massif se situe à proximité de la ZPS et de la ZICO des Préalpes de Grasse, et aux portes du Parc naturel régional des Préalpes de Grasse.

Cette partie de la commune est contigüe à une Zone Importante pour le Préservation des Oiseaux, fréquentée par des rapaces, comme la Bondrée apivore qui fréquente les zones boisées de feuillus et de pins, les vieilles futaies entrecoupées de clairières, ou le Circaète Jean-le-blanc, qui fréquentent les paysages semi-désertiques. Citons également l'Aigle Royal et le Faucon pèlerin. Les passereaux utilisent également cette zone, comme le Pipit rousseline, la Fauvette pitchou, la Pie grièche écorcheur, l'Alouette lulu ou le Bruant ortolan.

La conservation en zone N de cet espace permet de maintenir les populations d'oiseaux sur le secteur et de créer une réelle zone tampon entre la ville et les espaces naturels.

¹ SAGE : Schéma d'aménagement et de Gestion des eaux

Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var à grand territoire, utilisant les collines, vallons et massifs

Les rapaces, tels que le Faucon pèlerin *Falco peregrinus* et le Grand duc *Bubo bubo*, peuvent être retrouvés sur les massifs utilisant cette zone comme territoire de chasse. Le Grand Duc d'Europe est potentiellement nicheur au sein des vallons.

Le projet de PLU prévoit la conservation en zone N des massifs et vallons. Le projet d'aménagement situé à proximité du vieux Carros est restreints en terme de surface, le reste des collines étant conservés en zone N.

Les incidences du projet de PLU seront non significatives sur les populations d'espèces utilisant potentiellement les collines, vallons et le massif de Carros, à l'origine de la désignation du site de la Basse vallée du Var.

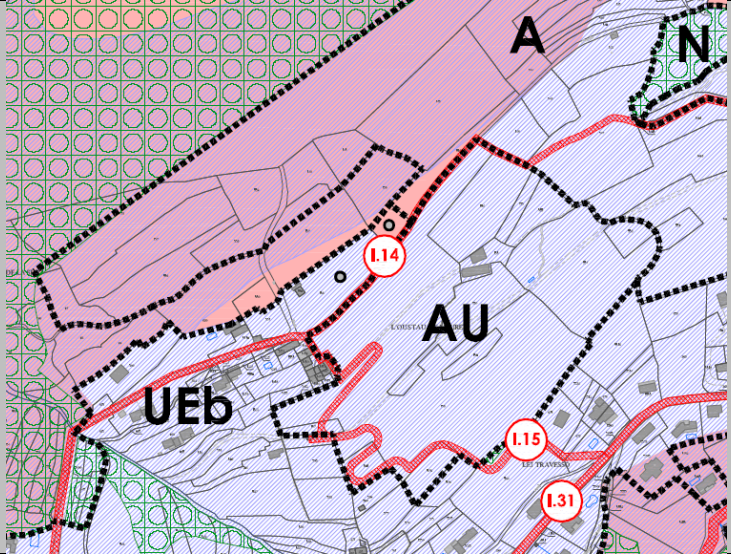


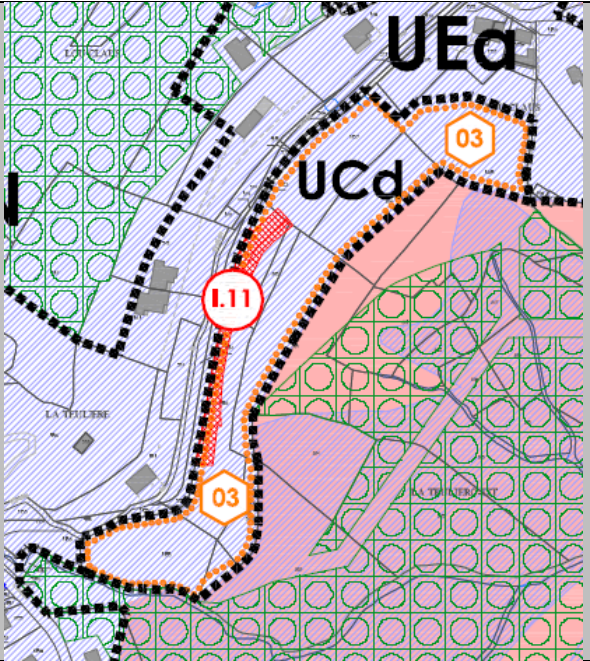
Vaste massif en arrière plan de Carros et Gattières

Photo : V. RAYMOND, 26/03/2008

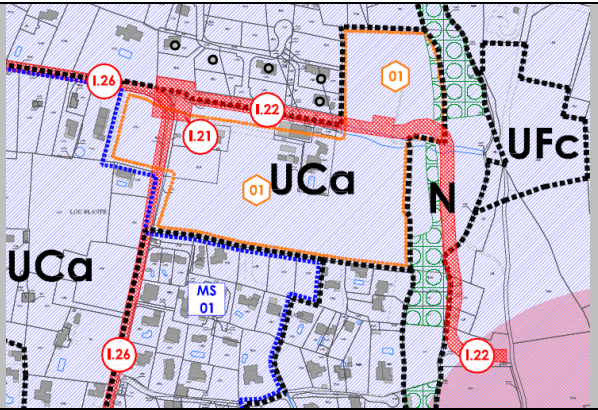
Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de la préservation des collines vallons et du massif de Carros de par un large classement en zone N au PLU. Les connexions écologiques avec les Préalpes de Grasse, via le massif boisé de Gattières sont ainsi protégées.

Evaluation des incidences des sites susceptibles d'être touchés sur le réseau Natura 2000

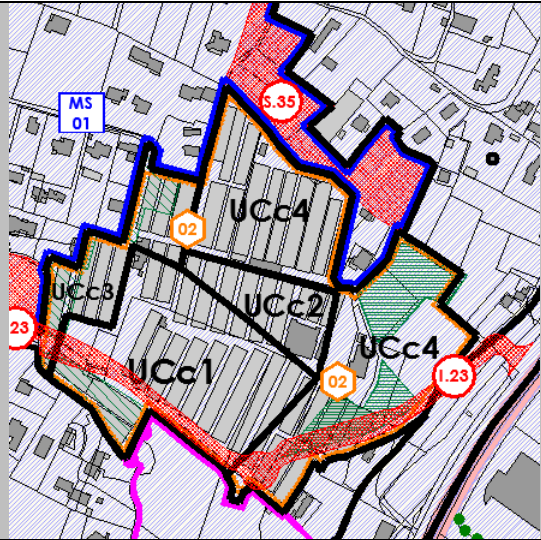
<p>L'EVECHE</p>	
<p>Occupation du sol actuelle</p>	<p>Espace en friche, olivaias et quelques boisements</p>
<p>Caractère des zones du PLU</p>	<p>Zone d'urbanisation future stricte</p>
<p>Distance des sites Natura 2000</p>	<p>ZPS « Basse vallée du Var » : 2,6 km SIC et ZPS « Préalpes de Grasse » : 3,1 km</p>
<p>Intérêt patrimonial et fonctionnement écologique</p>	<p>Le site n'est couvert par aucun périmètre de protection ou d'inventaires écologique. Inscrit en continuité du tissu urbanisé existant, et au regard des espaces collinaires préservés aux alentours, le site ne joue pas un rôle significatif dans les continuités écologiques du massif.</p>
<p>Evaluation des effets indirects</p>	<p>Lors de l'ouverture à l'urbanisation du site, des mesures devront être prises, à travers le règlement notamment, pour limiter les risques de pollution des milieux naturels, maintenir une part de végétalisation du terrain, limiter l'imperméabilisation des sols et limiter l'étalement urbain par des formes urbaines peu consommatrices d'espace.</p>
<p>Conclusion</p>	<p>Au regard de l'étendue des espaces naturels boisés préservés sur les massifs alentours et de la localisation du site en continuité du tissu urbain existant, l'ouverture à l'urbanisation du site de l'Evêché ne fragilise pas les continuités écologiques du massif boisé de l'ouest de la commune et ne génère pas d'incidence significative sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000.</p>

<p style="text-align: center;">LA TUILLIERE</p>	
<p>Occupation du sol actuelle Caractère des zones du PLU</p>	<p>Espace en friche avec quelques boisements</p> <p>Zone d'habitat groupé du quartier de la Tuillière.</p> <p>Sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions à usage agricole, - les serres, - les constructions à usage industriel et d'entrepôts, - les constructions à usage de commerce, - les constructions à usage artisanal, - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et les caravanes, - les constructions à usage d'habitations légères de loisirs, - les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravane et de camping-cars, - les parcs d'attractions, - les carrières, - les installations classées à l'exception de celles visées à l'article UC2, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visées à l'article UC2.
<p>Distance des sites Natura 2000</p>	<p>ZPS « Basse vallée du Var » : 1km SIC et ZPS « Préalpes de Grasse » : 4,5 km</p>
<p>Intérêt patrimonial et fonctionnement écologique</p>	<p>Le site n'est couvert par aucun périmètre de protection ou d'inventaires écologique.</p> <p>Inscrit en continuité du tissu urbanisé existant, et au regard des espaces collinaires préservés aux alentours et de sa surface, le site ne joue pas un rôle significatif dans les continuités écologiques du massif.</p>
<p>Evaluation des effets indirects</p>	<p>Le règlement d'urbanisme de la zone UCd régit les rejets d'eaux usées et l'alimentation en eau potable de manière à limiter les risques de pollution des milieux.</p>

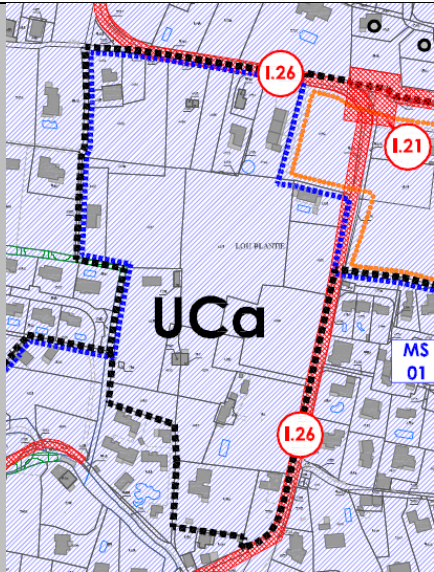
	Le site n'est pas localisé à proximité d'un corridor écologique connecté aux réservoirs de biodiversité que sont les sites Natura 2000.
Conclusion	La pression d'urbanisation se fait sentir au niveau du vieux Carros et de Carros le Neuf. Le projet de La Tuilière est prévu à proximité du vieux Carros. Bien qu'il contribue au grignotage de l'espace, ses impacts sur le rôle joué par les collines paraissent non significatifs au regard de sa surface et de son emplacement à proximité d'espaces déjà urbanisés.

SAINT-PIERRE	
Occupation du sol actuelle	Espace en friche et quelques constructions à usage d'habitation
Caractère des zones du PLU	<p>Zone d'habitat groupé aux Plans de Carros.</p> <p>Sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions à usage agricole, - les serres, - les constructions à usage industriel et d'entrepôts, - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et les caravanes, - les constructions à usage d'habitations légères de loisirs, - les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravane et de camping-cars, - les parcs d'attractions, - les carrières, - les installations classées à l'exception de celles visées à l'article UC2, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visées à l'article UC2.
Distance des sites Natura 2000	<p>ZPS « Basse vallée du Var » : 0,5km</p> <p>SIC et ZPS « Préalpes de Grasse » : 5,2 km</p>
Intérêt patrimonial et fonctionnement écologique	<p>Le site n'est couvert par aucun périmètre de protection ou d'inventaires écologique.</p> <p>Aux Plans de Carros, les continuités pouvant exister sont assurées par les parcelles agricoles ou les friches.</p>

	Ces espaces ne suffisent cependant pas aux espèces pour accomplir l'ensemble de leur cycle. Par ailleurs, des coulées vertes sont préservées dans le secteur des Plans pour assurer les continuités écologiques entre les collines et le fleuve.
Evaluation des effets indirects	Le règlement d'urbanisme de la zone UCa réglemente les rejets d'eaux usées et l'alimentation en eau potable de manière à limiter les risques de pollution des milieux.
Conclusion	Au regard du caractère déjà dégradé des Plans de Carros, de la conservation des coulées vertes dans les Plans de Carros et de la surface réduite du projet d'aménagement, les incidences sur les populations de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives. Au regard de l'éloignement du site des Préalpes de Grasse, les incidences sur ce site Natura 2000 sont également considérées comme non significatives.

LOU COULETAS	
Occupation du sol actuelle	Serres agricoles et espaces boisés
Caractère des zones du PLU	<p>Zone d'habitat groupé aux Plans de Carros.</p> <p>Sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions à usage agricole, - les serres, - les constructions à usage industriel et d'entrepôts, - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et les caravanes, - les constructions à usage d'habitations légères de loisirs, - les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravane et de camping-cars, - les parcs d'attractions, - les carrières, - les installations classées à l'exception de

	celles visées à l'article UC2, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visées à l'article UC2.
Distance des sites Natura 2000	ZPS « Basse vallée du Var » : 0,4km SIC et ZPS « Préalpes de Grasse » : 4,5km
Intérêt patrimonial et fonctionnement écologique	Le site n'est couvert par aucun périmètre de protection ou d'inventaires écologique. Son caractère déjà largement artificialisé et sa localisation au sein du tissu urbain existant limitent fortement les continuités écologiques. Par ailleurs, des coulées vertes sont préservées dans le secteur des Plans pour assurer les continuités écologiques entre les collines et le fleuve.
Evaluation des effets indirects	Le règlement d'urbanisme de la zone UCc règlemente les rejets d'eaux usées et l'alimentation en eau potable de manière à limiter les risques de pollution des milieux.
Conclusion	Au regard du caractère déjà dégradé des Plans de Carros, de la conservation des coulées vertes dans les Plans de Carros et de la surface réduite du projet d'aménagement, les incidences sur les populations de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives. Au regard de l'éloignement du site des Préalpes de Grasse, les incidences sur ce site Natura 2000 sont également considérées comme non significatives.

JUDELIN	
Occupation du sol actuelle	Espaces cultivés, serres agricoles et quelques constructions à usage d'habitation
Caractère des zones du PLU	Zone d'habitat groupé aux Plans de Carros. Sont interdits : - les constructions à usage agricole, - les serres, - les constructions à usage industriel et d'entrepôts,

	<ul style="list-style-type: none"> - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et les caravanes, - les constructions à usage d'habitations légères de loisirs, - les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravane et de camping-cars, - les parcs d'attractions, - les carrières, - les installations classées à l'exception de celles visées à l'article UC2, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visées à l'article UC2.
Distance des sites Natura 2000	<p>ZPS « Basse vallée du Var » : 0,7 km</p> <p>SIC et ZPS « Préalpes de Grasse » : 4,8 km</p>
Intérêt patrimonial et fonctionnement écologique	<p>Le site n'est couvert par aucun périmètre de protection ou d'inventaires écologique.</p> <p>Aux Plans de Carros, les continuités pouvant exister sont assurées par les parcelles agricoles ou les friches. Ces espaces ne suffisent cependant pas aux espèces pour accomplir l'ensemble de leur cycle.</p> <p>Par ailleurs, des coulées vertes sont préservées dans le secteur des Plans pour assurer les continuités écologiques entre les collines et le fleuve.</p>
Evaluation des effets indirects	<p>Le règlement d'urbanisme de la zone UCa réglemente les rejets d'eaux usées et l'alimentation en eau potable de manière à limiter les risques de pollution des milieux.</p> <p>Le site n'est pas localisé à proximité d'un corridor écologique connecté aux réservoirs de biodiversité que sont les sites Natura 2000.</p>
Conclusion	<p>Au regard du caractère déjà dégradé des Plans de Carros, de la conservation des coulées vertes dans les Plans de Carros et de la surface réduite du projet d'aménagement, les incidences sur les populations de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives. Au regard de l'éloignement du site des Préalpes de Grasse, les incidences sur ce site Natura 2000 sont également considérées comme non significatives.</p>

V.4.4. Evaluation des effets cumulés sur les sites Natura 2000

Synthèse de la prise en compte des objectifs de conservation de la ZPS « Basse vallée du Var » et des sites Natura 2000 des « Préalpes de Grasse » dans le projet global de PLU

Objectifs de conservation de la ZPS « Basse vallée du Var »	Effets du projet de PLU sur l'ensemble de la commune
Conserver, maintenir et restaurer les habitats à l'embouchure du Var	Le projet de PLU classe en zone naturelle (N) l'ensemble du lit du Var, protégeant ainsi de l'urbanisation l'ensemble de ce milieu naturel remarquable.
Limiter les dérangements sur le site	
Maintenir les bancs de graviers non végétalisés et peu végétalisés pour les oiseaux nicheurs	
Eviter la fermeture des roselières et des ripisylves arbustives	
Conserver la mosaïque d'habitats sur l'ensemble de la ZPS	
Conserver des zones agricoles et des friches à proximité de la ZPS	Sur la commune de Carros, les espaces situés à proximité de la ZPS sont occupés par la zone industrielle déjà largement urbanisée.
Améliorer les corridors écologiques entre le Var et les vallons adjacents	Le secteur des Plans de Carros constitue une zone tampon entre les collines boisées et le fleuve Var. Bien que la zone industrielle réduise déjà fortement les continuités écologiques vers le fleuve, des coulées vertes sont préservées dans le projet de PLU dans le secteur des Plans. Elles assurent ainsi les continuités écologiques depuis les collines et à travers les vallons.
Restaurer la continuité piscicole dans le Var	Sans objet.
Objectifs de conservation des sites des Préalpes de Grasse	Effets du projet de PLU sur l'ensemble de la commune
Préservation des espaces ouverts	Le projet de PLU participe à la préservation des milieux ouverts par le maintien et la création de zones agricoles (A).
Préservation des milieux forestiers	Les vallons, collines et le massif forestier de Carros sont protégés de l'urbanisation par un classement en zone naturelle (N).
Préservation du milieu aquatique	Les vallons et le lit du Var sont protégés par un classement en zone naturelle (N). Ils participent ainsi à la préservation de la trame bleue à l'échelle communale et plus largement via le maintien des continuités écologiques aquatiques avec le site des Préalpes de Grasse.

Analyse des incidences cumulatives du PLU sur les sites Natura 2000

Tous les espaces de projets peuvent potentiellement avoir un impact sur le fonctionnement du réseau Natura 2000 et donc sur chacun des sites Natura 2000. Il s'agit ici d'évaluer les impacts cumulés de l'ensemble des extensions de l'urbanisation de Carros sur le réseau Natura 2000.

Site	Nature du projet	Incidences sur le réseau hydraulique	Incidences sur les milieux ouverts	Incidences sur les milieux forestiers	Synthèse des incidences
L'Evêché	Reclassement d'une zone NAT en zone AU pour un projet d'opération d'aménagement d'ensemble	Augmentation de l'imperméabilisation des sols Augmentation du ruissellement pluvial	Aucune	Perte de surfaces boisées et d'olivaies	Incidences potentielles sur le réseau hydraulique et les espaces boisés
La Tuilière	Reclassement d'une zone UBd en zone UCd pour un projet d'aménagement	Augmentation de l'imperméabilisation des sols Augmentation du ruissellement pluvial	Perte de milieux ouverts	Aucune	Incidences potentielles sur le réseau hydraulique et les milieux ouverts
St-Pierre	Reclassement d'une zone UBc en zone UCa pour un projet de quartier nouveau (logements, commerces, bureaux, services)	Augmentation de l'imperméabilisation des sols	Perte de milieux ouverts	Aucune	Incidences potentielles sur le réseau hydraulique et les milieux ouverts
Lou Couletas	Reclassement d'une zone UE en zone UCc pour un projet d'éco-quartier	Augmentation de l'imperméabilisation des sols	Aucune	Perte de surfaces boisées	Incidences potentielles sur le réseau hydraulique et les espaces boisés
Judlin	Reclassement d'une zone UCb en zone UCa pour un projet d'habitations	Augmentation de l'imperméabilisation des sols Emprise au sol limitée à 50% pour limiter le risque de ruissellement urbain	Perte de milieux ouverts	Aucune	Incidences potentielles sur les milieux ouverts
Analyse des incidences cumulées et mesures de réduction		L'augmentation de même minime de zones constructibles induit une imperméabilisation du sol et un potentiel ruissellement pluvial vers les vallons et le fleuve. Le PLU limite la pollution du réseau hydraulique : - par l'instauration de règles de raccordement au réseau d'assainissement ou d'installation de système conformes	La perte de milieux ouverts ne concerne que quelques parcelles. Les incidences cumulées sont considérées comme non significatives au regard des surfaces ouvertes et agricoles préservées dans le projet de PLU	La perte d'espaces boisés est minime au regard des vastes étendues naturelles du massif boisé qui sont préservées sur une large partie ouest de la commune.	Les incidences cumulées du PLU sur le réseau Natura 2000 sont évaluées non significatives au regard de la taille des zones concernées et de la qualité écologique des milieux protégés dans le projet de PLU.

	- en imposant une surface d'espaces verts minimales dans certains secteurs			
--	--	--	--	--

V.5. Conclusion

Au regard de :

- la préservation des espaces naturels de la partie haute de la commune et du fleuve du Var,
- de la localisation des sites de projet au sein ou en continuité du tissu urbain existant,
- de l'éloignement des sites Natura 2000,
- de la préservation des coulées vertes dans le quartier des Plans, véritables corridors écologiques entre les collines, les vallons et le fleuve Var,

Aucune incidence sur une espèce d'intérêt communautaire n'est significative.

L'incidence globale du projet de PLU de la commune de Carros est donc évaluée comme non significative.

VI – LES MESURES D’EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION, ET SUIVI DES RESULTATS

VI.1. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

VI.1.1. Rappels méthodologiques

Le PLU peut éviter, réduire ou compenser ses incidences négatives sur l'environnement en proposant des mesures spécifiques :

- ➔ Une mesure d'évitement ou de suppression est la modification, la suppression ou le déplacement d'une orientation pour en supprimer totalement les incidences. Il s'agit de l'étude des différentes alternatives au projet initial, en comparant les incidences potentielles, qui conduit à éviter les incidences d'une solution moins favorable en matière d'environnement.
- ➔ Une mesure de réduction est l'adaptation de l'orientation pour en réduire ses impacts. Il s'agit en particulier des dispositions relatives à l'aménagement et aux constructions qui peuvent être imposées dans le règlement ou les orientations d'aménagement et de programmation du PLU.
- ➔ Une mesure de compensation est une contrepartie à l'orientation pour en compenser les incidences résiduelles qui n'auront pas pu être évitées ou suffisamment réduites. Elle doit rétablir un niveau de qualité équivalent à la situation antérieure.

Les tableaux ci-après présentent les mesures envisagées par le document de PLU pour éviter, réduire ou compenser ses incidences négatives sur l'environnement.
Il est à noter que le projet de PLU peut déjà comprendre des mesures à impact environnemental positif qui pourraient atténuer tout ou partie des impacts négatifs d'autres mesures. Celles-ci sont indiquées dans la colonne « Incidences positives du PLU ».

VI.1.2. Ressource en eau et milieux aquatiques

Incidences négatives du PLU	Incidences positives du PLU (qui atténuent tout ou partie des effets négatifs)	Mesures d'évitement	Mesures de réduction
<p>Augmentation des besoins en eau → <i>Risque de fragilisation de la ressource</i></p> <p>Imperméabilisation des sols → <i>Augmentation du risque de ruissellement</i></p> <p>Accroissement du volume d'eaux usées à traiter → <i>Augmentation des risques de rejets d'eaux non traitées dans le milieu naturel</i></p>	<p>Protection des captages pour l'alimentation en eau potable → <i>Réduction des risques de pollutions</i></p> <p>Maîtrise des rejets d'eaux usées → <i>Réduction des risques de pollutions</i></p>	<p>Article 4 – Desserte par les réseaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Obligation de raccordement des nouvelles constructions au réseau public d'alimentation en eau potable, ce qui limite les prélèvements « sauvages » ✓ Obligation de raccordement des nouvelles constructions au réseau public d'assainissement, ce qui limite les rejets « sauvages » ✓ Obligation pour les aménagements réalisés sur le terrain de garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur d'eaux pluviales ✓ En l'absence de réseau public pluvial, des aménagements sont à réaliser afin de permettre le libre écoulement des eaux pluviales vers un exutoire autorisé ✓ Réglementation du rejet des eaux usées résiduelles de la zone d'activité limitant les rejets polluants ✓ Maîtrise des rejets industriels 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Limitation de l'emprise au sol des constructions en zones UD (30 à 40% selon le secteur) et UE (15 à 20% selon le secteur) ✓ Superficie minimale d'espace verts imposée et variables selon les zones UD et UE (50 à 60%) ✓ Le PLU met en œuvre des mesures de préservation des milieux aquatiques et de la ressource en eau, conformément aux préconisations du SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée et du SAGE de la basse vallée du Var (cf. « IV.1.c - La traduction des principaux documents supra-communaux dans le PLU »).

VI.1.3. Milieux naturels, biodiversité, paysages et patrimoine

Incidences négatives du PLU	Incidences positives du PLU (qui atténuent tout ou partie des effets négatifs)	Mesures d'évitement	Mesures de réduction
<p>Déclassement de zones à vocation naturelle ou agricole</p> <p>→ Ouvertures à l'urbanisation</p> <p>→ Artificialisation des sols</p> <p>→ Modification des paysages</p>	<p>Urbanisation en continuité des enveloppes urbaines existantes</p> <p>→ <i>Gestion économe de l'espace</i></p> <p>Equilibre en végétal et minéral</p> <p>→ <i>Limitation de l'impact paysager des constructions</i></p> <p>Protection des espaces naturels par un classement en zone N</p> <p>→ <i>Préservation de la trame verte et bleue</i></p>	<p>✓ Classement en zone N des espaces naturels structurants : massifs boisés, vallons, cours d'eau et leurs ripisylves et fleuve du Var</p> <p>✓ Augmentation des superficies des espaces plantés et des espaces boisés classés sur les espaces naturels boisés structurant, dans les vallons et pour renforcer les continuités écologiques entre le massif boisé de l'ouest de la commune et la plaine</p> <p>✓ Limitations à l'urbanisation par le reclassement de zones U et NA en zones N et A</p> <p>✓ Identification au document graphique de jardins partagés à protéger</p>	<p>✓ Le développement de l'urbanisation est privilégié sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations</p> <p>✓ Structuration des quartiers d'habitat pavillonnaire dans un souci d'équilibre entre bâti et végétal</p> <p>✓ Création de zones UE de faible densité comprenant notamment les espaces paysagers sensibles de la DTA des Alpes-Maritimes et dont le règlement d'urbanisme fixe des règles de limitation de l'emprise des constructions et de végétalisation des parcelles</p> <p>✓ Préservation des vues remarquables par la mise en place d'une « servitude de vue » depuis les routes en corniches</p> <p>✓ Limitation de l'emprise au sol des constructions en zones UD (30 à 40% selon le secteur) et UE (15 à 20% selon le secteur)</p> <p>✓ Superficie minimale d'espace verts imposée et variables selon les zones UD et UE (50 à 60%)</p>

VI.1.4. Risques naturels et technologiques

Incidence négative du PLU	Incidences neutres du PLU	Mesure d'évitement	Mesures de réduction
<p>Imperméabilisation des sols</p> <p>→ <i>Augmentation des risques de ruissellement urbain</i></p>	<p>Prise en compte du PPRI de la basse vallée du Var approuvé le 18 avril 2011</p> <p>Prise en compte du PPRIF applicable par anticipation</p> <p>Prise en compte du PPRmt approuvé le 21 juin 2001</p> <p>Prise en compte des zones soumises aux risques technologiques identifiées par le Porter à Connaissance</p> <p>→ <i>Protection des biens et des personnes</i></p>	<p>✓ Classement en zone N stricte massifs boisés et vallons</p>	<p>✓ Limitation de l'emprise au sol des constructions en zones UD (30 à 40% selon le secteur) et UE (15 à 20% selon le secteur)</p> <p>✓ Superficie minimale d'espace verts imposée et variables selon les zones UD et UE (50 à 60%)</p> <p>✓ Dans les zones d'habitat pavillonnaire et diffus, identification d'emplacements réservés pour l'élargissement de voies et pour la création de raquettes de retournement facilitant l'accès des services de secours</p> <p>✓ En zone UZ, dans les zones soumises à risque d'inondation, les constructions et installations autorisées doivent respecter les dispositions du PAC lié au risque technologique et les dispositions du PPRI et les travaux destinés à pallier au risque sont autorisés (Article 2 de la zone UZ)</p> <p>✓ Prise en compte de la réglementation applicable relative aux PPRI, PPRIF et PPRMT (cf. II.7.6), et au PAC lié au risque technologiques.</p>

VI.1.5. Qualité de l'air, nuisances sonores et gestion des déchets

Incidence négative du PLU	Incidences positives du PLU (qui atténuent tout ou partie des effets négatifs)	Mesure d'évitement	Mesures de réduction
<p>Augmentation modérée des risques de pollution de l'air et des nuisances sonores liés aux déplacements</p> <p>Augmentation des besoins énergétiques</p>	<p>Amélioration de l'offre en transport en commun et développement des circulations douces → <i>Limitation de l'utilisation de la voiture et amélioration de la qualité de l'air</i></p> <p>Développement des énergies renouvelables et de la performance énergétique → <i>Réduction des consommations énergétiques</i></p>	<p>✓ Classement en zone N stricte massifs boisés et vallons</p>	<p>✓ Dispositions d'isolement acoustique aux abords des voies bruyantes (annexées au PLU)</p> <p>✓ Réglementation de l'utilisation des énergies renouvelables (Article 11 – Aspect extérieur)</p>
<p>Augmentation des déchets à traiter</p>			<p>✓ Règles relatives à l'intégration et à l'accès aux systèmes de récupération des déchets (Annexes sanitaires)</p>

VI.2 - Evaluation des résultats et suivi

Le tableau suivant présente les différents indicateurs d'état et de suivi qui permettront d'évaluer l'évolution de l'environnement sur la commune suite à la mise en œuvre du PLU.

Indicateurs	Type de données	Valeur de référence (en 2011 = T 0)	Fréquence d'actualisation	Sources
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS				
ZONES NATURELLES A FORTE VALEUR ECOLOGIQUE	Superficies des ZNIEFF terrestres	ZNIEFF terrestre de type II « Le Var » de 1 719 ha	5 ans	DREAL PACA
ZONES NATURELLES BENEFICIANT D'UNE PROTECTION	Superficie des sites Natura 2000	ZPS « Basse Vallée du Var » de 6 42 ha ZPS « Préalpes de Grasse » de 23 163 ha SIC « Préalpes de Grasse » de 18 232 ha	5 ans	DREAL PACA
PAYSAGE				
ESPACES FAISANT L'OBJET D'UNE PROTECTION PAYSAGERE	Nombre de monuments et sites classés	1 site classé	5 ans	DREAL PACA
	Nombre de monuments et sites inscrits	1 site inscrit	5 ans	DREAL PACA
	Espaces Boisés Classés	715 hectares	5 ans	Commune
	Superficie des zones N	883 hectares	5 ans	Commune
PERMIS DE CONSTRUIRE	Nombre de permis délivrés en zone UE	A partir de T+1	1 an	Commune
RESSOURCE EN EAU				
PRELEVEMENTS	Volumes prélevés	1 013 737 m3	1 an	VEOLIA
QUALITE DES EAUX	Niveau de qualité des eaux et conformité	Très bonne / conforme	1 an	VEOLIA / DDASS
EQUIPEMENTS D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF	Capacité des stations d'épuration	Station de Saint-Laurent-du-Var : 80 000 EH	5 ans	NCA
QUALITE DE L'AIR				
INDICE ATMO (Agglomération de Nice)	Part des indices bons (Atmo de 1 à 4)	54% d'indices Très Bons à Bons	1 an	AtmoPACA Bilan annuel
	Part des indices moyens (Atmo de 5 à 7)	46% d'indices Moyens	1 an	AtmoPACA Bilan annuel
	Part des indices mauvais (Atmo de 8 à 10)	0% d'indices Mauvais	1 an	AtmoPACA Bilan annuel

VII - RESUME NON TECHNIQUE

VII.1 - Résumé du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement

VII.1.1. Diagnostic territorial

Analyse démographique

Faiblesses

- la population est jeune ; cependant on constate le début d'un mouvement de vieillissement par glissement d'une tranche d'âge à une autre et par ralentissement des flux migratoires en entrée,
- le solde migratoire bien que positif reste faible (+0,1%),
- Carros connaît un fort accroissement jusqu'en 1990 dû au développement du programme de logements de Carros le Neuf, donc jusqu'à une période récente, la croissance s'est essentiellement centrée sur ce quartier,
- des disparités socio-professionnelles existent entre les quartiers, notamment entre le village, les Plans et le secteur collinaire.

Atouts

- Carros connaît une croissance démographique soutenue depuis 1968, avec une certaine stagnation depuis les années 90. Toutefois la commune a réussi à accroître sa population de +0,8% par an entre 1999 et 2009.
- la structure sociale s'est profondément modifiée par apport de populations nouvelles. Sur la période récente, les migrants sont des actifs à qualification plus élevée. En 2009, les professions intermédiaires, les cadres et les professions intellectuelles supérieures représentent 33% des actifs (contre près de 25% en 1999).
- les actifs occupés travaillent principalement dans le secteur tertiaire. Le taux de chômage est relativement faible.

Habitat

Faiblesses

- il existe trois pôles de logements de nature très différente au sein de la commune : Carros Village, Carros Ville à dominante de logements collectifs, les Plans et les coteaux urbanisés à dominante de logements individuels,
- le parc social important est concentré à Carros Ville. Il faudra veiller à une meilleure répartition géographique,
- le parc construit relève du principe du "logement familial". L'offre en logement (individuel/collectif, locatif/accession/social) est essentiellement constituée de logements de type 4 pièces entraînant une fermeture du marché local aux jeunes et aux plus modestes,
- des espaces sont soumis à une forte pression foncière notamment les secteurs d'habitat diffus et pavillonnaire.

Atouts

- en parallèle à la croissance de la population, le parc de logements a connu une forte croissance depuis le début des années 1970 sous l'impulsion de la réalisation du programme de Carros le Neuf. Ce développement rapide en fait un parc relativement récent ; en effet l'essentiel des logements a moins de 40 ans.
- un parc de logements sociaux conséquent.

Activités économiques

Faiblesses

- l'agriculture est en perte de vitesse et les espaces agricoles sont fortement convoités notamment par l'extension de l'urbanisation,
- les migrations pendulaires hors de la commune sont importantes et en augmentation depuis 1999 (environ +4,5%),
- l'activité touristique reste peu développée sur le territoire.

Atouts

- la commune de Carros s'impose comme un important bassin d'emploi à l'échelle du département. (+ 17% depuis 1999)
- de plus l'augmentation du nombre d'emplois a été supérieure à l'augmentation du nombre d'actifs occupés, traduisant le dynamisme économique du territoire,
- le secteur tertiaire et celui de l'industrie constituent les principaux secteurs d'activités,
- services aux entreprises et aux particuliers est bien développée.

Voiries et déplacements

Faiblesses

- Une forte pression automobile liée aux migrations pendulaires.
- Un réseau de transport en commun à renforcer.
- Un réseau de voirie incomplet, notamment dans le quartier des Plans.

Atouts

- Un réseau de voirie dense, composé de nombreuses routes métropolitaines qui desservent la commune (RM1, RM 2210, RM 6202bis, RM 901).
- Une desserte par les réseaux de transport en commun (bus et train) satisfaisant mais à compléter.

Equipements

Faiblesses

- Des secteurs d'habitat individuel non raccordés au réseau public d'assainissement.
- Un réseau de transport en commun à renforcer.
- Des problèmes quant à la gestion des eaux usées industrielles.

Atouts

- Des ressources en eau potable suffisantes et une bonne qualité de l'eau.
- Un réseau public d'assainissement bien entretenu.
- Un réseau d'eaux pluviales dans les zones denses (village, Carros ville, zone d'activités).
- Un réseau d'eaux usées industrielles séparé du réseau d'eaux usées domestiques.
- Mise en place du tri sélectif et présence d'une déchetterie.
- De nombreux équipements publics de superstructures permettant de répondre aux besoins présents et futurs.

VII.1.2. Etat Initial de l'Environnement

Milieu physique

Le territoire de la commune comprend un massif montagneux généralement boisé et traversé de vallons d'Est en Ouest. Il est aussi constitué d'une assez grande partie plate surplombant le lit majeur du Var : les Plans. Il est bordé à l'Est par le fleuve et ses îlots, sa végétation et ses "casiers" remblayés.

Avec une longueur de 110 km et un bassin versant de 2822 km², le fleuve du Var est le plus important des fleuves côtiers de la région PACA. De nature alpine à sa source, c'est après un cheminement de près de 90km au travers des gorges et vallées encaissées de l'amont, que le fleuve prend progressivement les traits d'un fleuve côtier méditerranéen.

Ressources naturelles

Ressource en eau

Les ressources en eau du réseau d'alimentation en eau potable de Carros sont constituées par deux sources et deux champs de captage :

- la source de la Gravière est captée à Bézaudun les Alpes.
- la source du Vegay est constituée de trois émergences captées à Aiglun.
- l'eau de la nappe alluviale du Var est prélevée aux Plans de Carros, elle caractérisée par son excellente qualité et par son fort potentiel de production.
- le captage des Plans à Carros alimente essentiellement la commune et la zone industrielle.
- le captage de la Manda alimente le réseau de la société du Canal de la rive droite du Var de Gattières à Saint-Laurent-du-Var.

En 2009, 3 323 abonnés étaient desservis par le réseau communautaire d'eau potable soit 11 538 habitants. La longueur du réseau est de 86,88 km. Le volume produit s'élève à 1 013 737 m³.

Maîtrise de la demande en énergie et développement des énergies renouvelables

- Au niveau communautaire, en 2008 une campagne de communication a été réalisée auprès de la population pour la thermographie aérienne infrarouge.
- Des permanences du conseiller espace info énergie sont en place à la maison de l'environnement à Nice pour le territoire communautaire.
- Les acteurs du territoire vont être associés à l'élaboration du Plan Climat Énergie Territoire, qui contient un volet animation du territoire et concertation.
- Concernant les mesures mises en place sur les bâtiments communautaires, une réflexion est faite à chaque remplacement d'équipement pour choisir celui le moins énergivore.

Paysage

Deux principaux responsables de l'altération des paysages :

- Le développement des infrastructures, aussi bien les routes de transit que les accès individuels à chaque maison, ont détruit beaucoup de planches de culture, ont beaucoup déboisé et ont créé des talus ou des soutènements tout à fait démesurés.
- Le développement incontrôlé des constructions de maisons individuelles, responsable du mitage du paysage, est ici très important. On a détruit là aussi, nombre de planches de cultures, on a coupé de grandes quantités d'arbres et construit nombre de soutènements disproportionnés.
- La destruction du paysage rural traditionnel qui apportait une organisation très subtile du paysage, ainsi que l'abattage d'arbres dans des espaces forestiers, contribuent à la perte de l'identité du paysage, sans en constituer un autre.

Les éléments de qualité à sauvegarder et à mettre en valeur sont :

- Les grandes espaces boisés à mi-pente parallèles au fleuve doivent être conservés et entretenus.
- Les vallons doivent être protégés de toute entrave et entretenus pour une bonne évacuation des eaux et la végétation ripisylve qui les accompagne doit être maintenue et entretenue.
- Le paysage rural traditionnel, de grande qualité et une grande part de l'identité méditerranéenne du site, doit être maintenu et développé. Lorsque des morceaux de ce paysage ont été coupés, on pourrait essayer de les raccorder par le développement d'oliveraies par exemple.
- Les routes en corniches doivent conserver leurs vues dégagées vers le paysage, des mesures altus tollendi peuvent être prises en aval.
- La silhouette du village est à protéger, son socle doit être exempt de toutes constructions "hors les murs". Sa silhouette témoigne d'une histoire de plus de mille ans, et représente le type des villages perchés, caractéristique des Alpes Maritimes et de la région méditerranéenne.

Milieux naturels et biodiversité

De nombreux outils de préservation du patrimoine naturel ont été définis sur le territoire communal soulignant sa responsabilité dans la préservation de son environnement. La richesse écologique est ainsi reconnue par divers périmètres de protection et d'inventaires (Natura 2000, PNR, ZNIEFF, ZICO). Le fleuve du Var et les massifs montagneux des communes alentours représentent les réservoirs de biodiversité pour les espaces naturels de la commune de Carros.

Type de zonage	Numéro	Nom	Surface totale (en ha)
ZNIEFF type 2	06-140-100	Le Var	1719,78
Natura 2000 - ZPS	FR9312025	Basse vallée du Var	641,91
Natura 2000 - ZICO	PAC25	Basse vallée du Var	1100
Natura 2000 - ZICO	PAC26	Préalpes de Grasse	8500
PNR	/	Préalpes d'Azur	96 284

Plusieurs types de milieux naturels (vallons, massifs, fleuve Var) constituent des corridors écologiques et aquatiques à l'échelle communale et intercommunale, et sont le support de la trame verte et bleue. Toutefois, des éléments de rupture des continuités écologiques sont identifiés sur le territoire communal : routes départementales, développement résidentiel, zone d'activités... Ces poches urbaines et infrastructures contraignent le déplacement des espèces terrestres.

Patrimoine

Patrimoine historique

- le camp protohistorique de Laurume, camp refuge pour une petite communauté. Cet habitat ligure pré-romain fut construit au cours des derniers siècles de l'âge de fer, entre le VI^{ème} et le II^{ème} siècle avant JC.
- le château de Carros, datant de l'époque médiévale : mentionné en 1156 sous le nom de « Castrum de Carrosio ».
- L'époque contemporaine a apporté aussi un certain nombre d'édifices remarquables parmi lesquels la villa Barbary à Carros : de style 1900, construite à la fin du XIX^{ème}.
- Les édifices du patrimoine traditionnel sont nombreux et témoignent souvent du passé agricole de la commune.

Patrimoine traditionnel

- l'ancien moulin à vent à Carros : construit au milieu du XIX^{ème} siècle par Pierre Briquet dont il porte le nom. Son but était d'éviter aux habitants de descendre dans les communes avoisinantes pour moudre leurs grains. Dès la fin du XIX^{ème} siècle il n'a plus d'ailes et sert d'entrepôt.

Patrimoine religieux

- le Prieuré, qui a été édifié à la fin du XV^{ème} siècle pour y loger le prêtre desservant l'église Notre-Dame de Colla. Il abrite aujourd'hui l'école du village.
- la chapelle des Pénitents Blancs au village : bâtiment construit au XVIII^{ème} siècle, elle servait de lieu de culte pour les pénitents. Abandonnée après la révolution par la confrérie, elle sera rachetée par un particulier.
- les quatre oratoires, qui furent construits pour participer au repos méditatif des pèlerins.

Sites remarquables

Le territoire communal comporte un site remarquable inscrit et un site classé. Il s'agit :

- du château de Carros, classé par arrêté le 3 août 1925,
- du village de Carros et de ses abords inscrits par arrêté le 6 février 1967,

Analyse urbaine

Les secteurs urbanisés de la commune sont composés:

- du village,
- de la ville nouvelle de Carros,
- de l'urbanisation collinaire,
- de l'urbanisation pavillonnaire des Plans,
- de la zone d'activités en bordure du Var.

Les conclusions de l'analyse urbaine montrent que :

- Le village n'a pas une fonction de centre de vie.
- L'étalement urbain est néfaste pour les coteaux.
- On observe un cloisonnement de l'espace entre les différents espaces urbanisés.
- Aux Plans de Carros, la desserte viaire du réseau est insuffisante. Cet espace est enclavé.
- Carros ville dispose aujourd'hui d'une image attractive.
- Des potentialités de développement non négligeables sont identifiées aux Plans de Carros, un espace à forts enjeux.

Prévention des pollutions, nuisances et risques

Qualité de l'air

La station de surveillance de la qualité de l'air la plus proche de la commune de Carros est située à Nice. Globalement, la qualité de l'air sur le secteur de Nice est bonne. Sur la commune de Carros, les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de dioxyde de carbone (CO2) sont essentiellement liées à l'industrie et au traitement des déchets. Les particules totales (PM) sont quant à elle liées principalement aux transports routiers.

Qualité des eaux et des milieux aquatiques

- Les eaux souterraines sont vulnérables aux pollutions mais présentent un bon état en 2009 d'après le SDAGE.
- Les eaux superficielles, c'est-à-dire appartenant au bassin versant de la basse vallée du Var présentent un état écologique médiocre en 2009 d'après le SDAGE.
- La station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var (80 000 EH) traite les effluents des communes de Carros, Le Broc, Saint-Jeannet, Gattières, La Gaude, et Saint-Laurent-du-Var. Son débit moyen journalier est de 10 084 m3 par jour. La station étant proche de la saturation, sa réhabilitation s'est imposée, afin de rejeter dans l'embouchure du Var, puis en mer, des effluents mieux traités en respectant les normes de rejet européennes. Elle bénéficiera également d'une extension de capacité à 110 000 EH d'ici 2013.

Nuisances sonores

Sur la commune de Carros, deux routes départementales (RM 6202bis et RM901) sont concernées par une réglementation et des mesures de réduction des nuisances sonores qu'elles génèrent

Pollution des sols

La base de données BASIAS est un inventaire de sites industriels et d'activités de services, encore en activité ou non, et potentiellement à l'origine de pollutions des sols. Sur la commune de Carros, 27 sites sont recensés comme présentant des risques de pollution, principalement des garages, des carrosseries et des ateliers de fabrication.

Gestion des déchets

- La collecte est effectuée en régie sauf pour le verre et les revues, journaux et magazines.
- La commune dispose d'une déchetterie située au quartier de la Grave.
- En 2010, 3 418 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées sur la commune de Carros.
- En 2010, la filière du tri représente 530 tonnes collectées sur la commune de Carros : emballages (238 t), papiers (117 t dont 2 t de papiers de bureau) et verre (175 t).

Risques naturels et technologiques

- Un territoire fortement contraint par les risques naturels et technologiques.
- La sismicité sur la commune de Carros est de niveau 4 (qualifié de « moyenne ») conformément aux dispositions des articles R563-1 à R563-8 du code de l'environnement relatifs à la prévention du risque sismique, et à celles des décrets n°2010-1254 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010 entrés en vigueur le 1er mai 2011. Dans cette zone, à compter du 1er mai 2011, tous les bâtiments, équipements et installations nouveaux doivent respecter les nouvelles règles parasismiques Eurocode 8 ; les règles parasismiques PS 92 peuvent encore être applicables jusqu'au 31 octobre 2012, date limite de la période transitoire des règles de constructibilité.
- La commune dispose d'un P.P.R mouvements de terrains approuvé par arrêté préfectoral en date du 21 juin 2001.
- Le PPR inondation de la Basse Vallée du Var a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 avril 2011.
- Un P.P.R incendie a été prescrit le 13 juin 1997 sur la commune de Carros.
- Un Porté à Connaissance lié au risque technologique a été transmis le 26 juin 2009

VII.2 - Résumé de l'évaluation environnementale

VII.2.1. Incidences prévisibles sur l'environnement

Incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques

→ **Augmentation des besoins en eau**

Le PLU de Carros traduit la volonté d'accompagner l'accélération de la croissance démographique. Celle-ci est génératrice de besoins accrus en matière d'adduction en eau potable. En effet, par-delà les efforts de raccordement et d'extension de réseaux, le maintien d'une logique de développement économique et urbain, synonyme d'augmentation de la population et des entreprises, augmentera les besoins en prélèvements en eau, ce qui risque d'accroître la fragilité des ressources.

→ **Protection des captages pour l'alimentation en eau potable**

La commune de Carros est concernée par plusieurs périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable. Afin d'assurer une protection de la ressource en eau, le projet de PLU classe en zone naturelle les captages situés dans le quartier des Plans.

→ **Imperméabilisation des sols**

Les constructions et les aménagements urbains participent à l'imperméabilisation des sols. L'infiltration des eaux pluviales est diminuée et induit une augmentation et une accélération des eaux de ruissellement pouvant provoquer une saturation du réseau pluvial, ainsi que des pollutions des milieux naturels. Par conséquent, les déversements vers le milieu naturel seront plus fréquents et plus importants.

→ **Accroissement du volume d'eaux usées à traiter**

L'accueil de population et d'activités nouvelles a pour incidence d'augmenter les besoins en prélèvements d'eau, mais également d'augmenter le volume des effluents d'eaux usées à traiter.

→ **Maîtrise des rejets urbains**

L'accueil de populations et d'activités nouvelles a pour incidence d'augmenter les besoins en prélèvements d'eau, mais également d'augmenter le volume des effluents d'eaux usées à traiter. La maîtrise des rejets peut être réglementée par le PLU afin de limiter les risques de pollutions des milieux naturels. Ainsi, le règlement du PLU des zones urbaines, et notamment de la zone relative à la zone d'activités en bordure du Var, impose ainsi des règles strictes pour les rejets des eaux usées d'origine domestique ou industrielle.

Incidences sur les milieux naturels, la biodiversité, les paysages et le patrimoine

→ **Protection des grands massifs et sites naturels**

Le PLU de Carros, en plus d'être compatible avec les différents périmètres de protection écologique, maintient la protection des grands massifs et des sites naturels, par leur classement en zone naturelle et/ou par le maintien des d'Espaces Boisés Classés (EBC).

Ces règles s'appliquent à la fois sur le secteur couvert par les périmètres de protection écologique (Le lit du Var), sur les boisements du Baou et des coteaux, et le long des cours d'eau (ripisylves, vallons).

→ **Préservation et mise en valeur de la Trame Bleue**

La commune dispose d'atouts naturels importants, notamment la présence du fleuve du Var dans la plaine et des vallons sur l'espace collinaire. Ces espaces, qui constituent la trame bleue du territoire, sont préservés et valorisés dans le projet de PLU. Ainsi, le lit du Var est maintenu en zone naturelle et les continuités écologiques entre les coteaux et la plaine sont protégées par un périmètre d'espace boisé classé.

→ **Préservation des paysages identitaires**

Le territoire de Carros constitue un paysage péri-urbain fragile dans lequel le secteur collinaire, très perceptible dans le grand paysage, représente un enjeu paysager majeur. Le PLU traduit ainsi la volonté de protéger et valoriser les espaces de montagne, les espaces boisés de qualité et les paysages agrestes traditionnels, afin de maintenir les structures paysagères caractéristiques du patrimoine naturel carrossois. Il vise ainsi un équilibre entre espaces végétalisés et espaces artificialisés, et une préservation des vues remarquables sur le grand paysage.

→ **Protection et valorisation du patrimoine bâti**

La protection du patrimoine bâti de la commune repose à la fois sur la valorisation du patrimoine historique du village, du patrimoine du XXe de Carros-Ville et du patrimoine agreste.

→ **Renouvellement urbain de la zone d'activités**

Le PLU poursuit un objectif de renouvellement urbain dans la zone d'activité, ce qui se traduit par une uniformisation des règles et un lissage des hauteurs vers le haut. Cette nouvelle réglementation, bien qu'elle permette une densification dans un objectif de gestion économe de l'espace, risque d'engendrer une modification du paysage. Des mesures sont prises pour en minimiser les impacts, notamment par la préservation des alignements d'arbres, garants d'une insertion paysagère de qualité.

→ **Déclassement des zones à vocation naturelle ou agricole**

La principale incidence négative du PLU sur les milieux naturels et les espaces agricoles est le reclassement de zones naturelles et agricoles du POS en zones urbaines du PLU. Ces déclassements constituent des ouvertures à l'urbanisation qui peuvent générer d'autres incidences indirectes en termes d'artificialisation des sols, de paysage et de gestion de l'eau. Cependant, cette incidence est à nuancer au regard de la nature des terrains déclassés. En effet, il s'agit de terrains bâtis ou non, situés en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à vocation urbaine, en raison de leur caractère déjà urbanisés ou dont le potentiel de constructibilité est manifeste au regard de leur accessibilité et de la desserte par les réseaux techniques.

Incidences sur les risques

→ **Prévention du risque mouvement de terrain**

Le PLU prend en compte la connaissance du risque mouvement de terrain et mouvements et la porte à connaissance des pétitionnaires. Le Plan de Prévention des Risques (PPR) mouvements de terrain a été approuvé le 21 juin 2001. Ce document est annexé au présent PLU.

→ **Prévention du risque inondation**

Le PLU prend en compte la connaissance du risque inondation et la porte à connaissance des pétitionnaires. Le Plan de Prévention des Risques (PPR) inondations de la Basse Vallée du Var a été approuvé le 18 avril 2011. Ce document est annexé au présent PLU.

→ **Gestion du risque feux de forêt**

Un Plan de Prévention des Risques incendies a été prescrit le 13 juin 1997 sur la commune de Carros, applicable par anticipation. Les secteurs urbanisés les plus sensibles au risque d'incendie de forêts se situent essentiellement en zone d'habitat pavillonnaire et diffus sur les coteaux.

La prévention du risque incendie se traduit plus globalement dans le PLU par la préservation de masses boisées homogènes, la limitation de l'étalement urbain, la sécurisation des espaces urbanisés face au risque incendie et la réhabilitation d'espaces anciennement cultivés jouant un rôle de coupe-feux. Pour limiter les risques dans les secteurs d'habitat diffus, des emplacements réservés sont identifiés dans le document graphique pour l'aménagement de raquettes de retournement de 9 mètres de diamètre et de voiries, facilitant ainsi l'accès pour les services de secours.

→ **Gestion des risques technologiques**

Le PLU prend en compte la connaissance du risque technologique et la porte à connaissance des pétitionnaires. Un Porté à Connaissance lié au risque technologique a été transmis le 26 juin 2009

→ **Imperméabilisation des sols**

Les constructions et les aménagements urbains participent à l'imperméabilisation des sols. L'infiltration des eaux pluviales est diminuée et induit une augmentation et une accélération des eaux de ruissellement pouvant provoquer une saturation du réseau pluvial, ainsi que des pollutions des milieux naturels. Par conséquent, les déversements vers le milieu naturel seront plus fréquents et plus importants.

Incidences sur la gestion des déchets, la qualité de l'air et les nuisances sonores

→ **Augmentation des volumes de déchets à traiter**

Malgré les actions de sensibilisation visant à faire prendre conscience aux citoyens de l'impact de leur comportement (choix des produits en fonction de leur emballage, application du tri sélectif...), une croissance démographique s'accompagne nécessairement d'une hausse du volume de déchets produits. En ce sens, le PLU a une incidence négative sur la production des déchets.

→ **Augmentation modérée des risques de pollution de l'air et des nuisances sonores liés aux déplacements**

Le territoire carrossois est traversé par des axes de communication structurants et accueille une vaste zone industrielle. Les flux de transit et les activités industrielles constituent les principaux facteurs de nuisance et de pollution sur la commune.

Le développement urbain, s'accompagne d'un accroissement des flux de circulation à moins qu'ils ne soient compensés par la mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs suffisamment performant et économiquement attractif pour concurrencer l'usage d'un véhicule personnel.

La hausse des déplacements motorisés aura des incidences négatives sur la qualité de l'air qui sont à mettre en perspective avec les effets atténuants des progrès technologiques dans le domaine de l'automobile, les évolutions de réglementation et les projets de transports en commun.

→ **Amélioration de l'offre en transport en commun**

La réduction des émissions de gaz à effet de serre par le développement des transports en commun est un des objectifs inscrits au PADD. Ce choix repose sur diverses mesures :

- l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var ;
- l'accompagnement du déplacement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var ;
- la réalisation d'un parking relais en liaison avec les futurs transports en commun ;

- l'amélioration du cadencement des réseaux de bus existants.

→ **Développement des circulations douces**

Les objectifs du PADD visent la création de pistes et bandes cyclables et le développement des cheminements piétonniers. Dans le document graphique du PLU, cela se traduit par la création ou le maintien de nombreux emplacements réservés pour l'aménagement de bandes cyclables et pour l'élargissement des voies.

→ **Réduction des nuisances sonores**

Au titre des arrêtés préfectoraux en date du 12 février 1999, les bâtiments édifiés dans les secteurs exposés aux bruits des transports terrestres sont soumis à des normes d'isolation acoustique. Ces arrêtés sont annexés au présent PLU.

→ **Développement des énergies renouvelables et de la performance énergétique**

La réduction des émissions polluantes, dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air, passe également par le développement des énergies renouvelables. Dans le règlement des zones à vocation urbaines du PLU, l'utilisation des énergies renouvelables et les constructions bioclimatiques sont admises.

VII.2.2. Incidences sur la consommation d'espace

Gestion économe de l'espace

L'enjeu du PLU est d'assurer une protection du patrimoine naturel et une préservation des paysages agricoles traditionnels tout en répondant à la forte demande en logement. Pour répondre à cet enjeu, le PLU vise un développement et un confortement des pôles d'habitat en opérant un resserrement de l'habitat pavillonnaire et une densification des zones d'habitat groupé. Cela se traduit par des mesures favorisant le renouvellement urbain et par des règles d'urbanisme limitant l'étalement urbain, l'impact paysager des constructions et l'imperméabilisation des sols.

Le PLU a une incidence positive sur :

- la préservation des espaces agricoles. Il maintient, développe et protège les activités agricoles par une réglementation restrictive permettant d'affirmer la vocation de ces zones et de confirmer leur rôle économique et paysager.
- la préservation des espaces naturels structurant le paysage de la vallée et notamment le socle villageois et la forêt communale de Carros. Dans le document graphique, cela se traduit par une augmentation des surfaces à vocation.
- les réserves foncières classées NA au POS, dans la mesure où près de la moitié des surfaces concernées est reclassée en zones naturelles ou agricoles. Seule la seule NA du quartier de l'Evêché, située à l'ouest du village de Carros, est maintenue en zone d'urbanisation future par un classement en zone AU stricte au PLU. Ce secteur, qui constitue une réserve foncière pour une opération d'aménagement d'ensemble, ne représente pas une ouverture à l'urbanisation en raison d'une insuffisance des équipements existants.

Ouvertures à l'urbanisation

Sur le territoire de Carros, le reclassement de zones naturelles et agricoles du POS en zones urbaines du PLU constitue des ouvertures à l'urbanisation. Il s'agit de terrains bâtis ou non, situés en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à vocation urbaine, en raison de leur caractère déjà urbanisés ou dont le potentiel de constructibilité est manifeste au regard de leur accessibilité et de la desserte par les réseaux techniques.

Au regard des zones U et NA reclassées en zones naturelles ou agricoles, le bilan du PLU sur la consommation d'espace est positif : les limitations à l'urbanisation représentent 44,5 ha alors que les surfaces ouvertes à l'urbanisation ne représentent que 14,5 ha.

VII.2.3. Incidences du projet de PLU sur les secteurs sensibles identifiés

Projet de PLU sur le secteur des Plans

Trois sites de projet sont identifiés dans le secteur des Plans.

- Lou Couletas

Ce secteur, anciennement classé en zone UE, est désormais classé en zone UCc, dite « zone d'habitat groupé ». La zone UCc fait également l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme, créée dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Les dispositions retenues dans le cadre du PLU sont compatibles avec les objectifs du PADD, à savoir « privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitation en recherchant la création de points de centralité ». De plus, ce projet d'éco-quartier, participe à une gestion économe de l'espace en proposant une densification dans un périmètre urbanisés.

Malgré ces incidences positives sur la gestion de l'espace, la construction de l'écoquartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage.

- Saint-Pierre

Classé au POS en zone UBc, le secteur Saint-Pierre est désormais classé en zone UCa dite « zone d'habitat groupé ». Le secteur fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme, créée dans le cadre de l'élaboration du PLU, et s'inscrit dans une nouvelle desserte avec l'aménagement d'un carrefour et la création d'une voie, identifiés au document graphique par des emplacements réservés.

Les dispositions réglementaires répondent aux objectifs du PADD concernant la création d'un centre de vie secondaire et participent à une gestion économe de l'espace en proposant une nette densification dans un vaste secteur pavillonnaire.

Malgré des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'amélioration des conditions de desserte dans le secteur des Plans, la construction de ce nouveau quartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage

- Judlin

Dans le secteur des Plans, un troisième site fait l'objet d'un projet d'habitations « Judlin ». Anciennement classé en zone UCb, ce site est désormais classé en zone UCa au PLU.

Les dispositions réglementaires répondent aux objectifs du PADD en participant à une gestion économe de l'espace.

Ce projet d'aménagement consiste en la réalisation d'une opération immobilière en logements collectifs sur des bâtiments en R+1, R+2 et R+3 le long de la route des Plans, avec des immeubles en R+3 en cœur d'îlot.

En zone UCa, les dispositions réglementaires visent à renforcer la densification de ces espaces pour structurer le vaste secteur des Plans.

Malgré des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'amélioration des conditions de desserte dans le secteur des Plans, la construction de ce nouveau quartier aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants
- le paysage : les nouvelles constructions sur un terrain aujourd'hui non bâti entraîneront une modification du paysage

Projet de PLU sur le secteur de la Tuilière

Le secteur de la Tuilière est classé au POS en zones UBd (UBd1 au nord et UBd2 au sud) et NCa.

La zone UBd fait l'objet d'un projet d'aménagement, ce qui a justifié la révision simplifiée n°6 du POS. Ce projet porte sur la construction de 100 logements avec jardins partagés.

Dans le présent PLU, la zone NCa a été reclassée en zone A. La zone UBd a été reclassée en zone UCd dite « zone d'habitat groupé ». Au PLU comme au POS, le secteur fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme. Une amélioration du niveau de desserte y est également projetée avec un emplacement réservé au chemin de la Tuilière.

La partie anciennement agricole est reclassée en zones A. Le PLU conforte ainsi la vocation agricole. En ce sens, le document a une incidence positive sur la préservation des espaces cultivés.

Sur la partie classée en zone urbaine, le PLU instaure des règles de densification du site permettant ainsi le développement d'une zone d'extension à vocation d'habitat à proximité du village, conformément aux orientations du PADD.

Bien qu'il entraîne des incidences positives sur la gestion de l'espace et l'intégration paysagère, ce projet de résidence touristique aura aussi des incidences sur :

- l'alimentation en eau potable : une augmentation des besoins en eau potable est à prévoir
- la gestion des eaux usées : une augmentation du rejet d'effluents est à prévoir
- le trafic routier : une augmentation des déplacements sera générée par l'arrivée des nouveaux habitants

Projet de PLU sur le secteur de l'Evêché

Dans le présent PLU, la zone NC a été reclassée en zone A, ce qui conforte l'occupation actuelle du site. Sur la zone A, le PLU a donc une incidence positive en conservant la surface agricole.

La zone NAT du POS a été reclassée en zone AU stricte dite « d'urbanisation future », ce qui n'a pas d'incidence directe sur la consommation d'espace. Ce secteur constitue une réserve foncière pour une opération d'aménagement d'ensemble en raison d'une insuffisance des équipements techniques existants à proximité. Il ne s'agit donc pas d'une ouverture à l'urbanisation. En ce sens, les incidences de l'urbanisation du site ne peuvent être évaluées à ce stade.

VII.2.4. Incidences prévisibles sur les sites Natura 2000

Présentation du site Natura 2000 : ZPS de la Basse Vallée du Var

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

Présentation du site Natura 2000 : ZPS des Préalpes de Grasse

Ce site couvre une vaste superficie des Alpes Maritimes avec 23163 ha et présente une grande variété de milieux : faciès rupicoles des falaises, zones karstiques, pelouses à caractère steppique alternent avec les milieux forestiers et quelques ripisylves. Ces conditions sont favorables à la présence d'une avifaune riche et variée inféodée aux zones ouvertes ou fermées ou utilisant les deux.

Présentation du site Natura 2000 : SIC des Préalpes de Grasse

D'une superficie de 18232 ha, il est intégralement intégré à la ZPS présentée précédemment. Site exceptionnel de par son ensemble complexe de systèmes steppiques et karstiques, il accueille de nombreuses espèces rares, voire endémiques, notamment sur le plan floristique. Il est également important pour plusieurs espèces de chiroptères, de poissons et tout particulièrement pour la vipère d'Orsini.

Evaluation des incidences du PLU sur les sites Natura 2000

Le cours d'eau du Var est conservé en zone naturelle sur la commune. Ainsi, aucun changement d'affectation du sol ne concerne directement l'emprise du site Natura 2000.

→ La basse vallée du Var et la zone d'activité

- Fonctionnalité

L'ensemble du lit du Var est maintenu en zone naturelle (N), aussi ces différentes vocations sont préservées.

En revanche, les rives urbanisées du Var constitue une zone de séparation entre les espèces pour un déplacement Est-Ouest. La modification du règlement au niveau de la zone d'activité induira une coupure Est-Ouest plus marquée (occupation du sol plus dense). L'effet est cependant jugé non significatif étant donné la situation déjà perturbée du secteur. Par ailleurs, la protection des alignements d'arbres est maintenue.

- Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var attachées aux zones humides et à la vallée du Var

Les espèces attachées aux zones humides et cours d'eau regroupe la majorité des espèces à l'origine de la désignation du site : il s'agit des laridés et des limicoles mais aussi des ou certains petits passereaux. Toutes ont en commun de peu dépendre des autres milieux limitrophes, elles vivent principalement leur cycle sur le cours d'eau et ses ripisylves.

Les incidences du PLU de Carros sur les espèces des zones humides et de la vallée du Var sont considérées comme non significatives.

Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de l'absence de connexions écologiques directes avec la zone industrielle de Carros.

→ **Les Plans de Carros**

- **Fonctionnalité**

Les bâtiments, les infrastructures et les surfaces artificiellement recouvertes coexistent avec des surfaces végétalisées, qui occupent de manière discontinue des surfaces non négligeables mais non étendues. Dans cette zone, les continuités pouvant exister sont assurées par les parcelles agricoles ou les friches. Ces espaces ne suffisent cependant pas aux espèces pour accomplir l'ensemble de leur cycle

Les projets d'aménagement (Lou Couletas, Judlin et Saint-Pierre) participent à la disparition progressive des espaces naturels dans les plans de Carros. Cependant le PLU prévoit la conservation des coulées vertes, et préserve ainsi leur rôle de corridor écologique.

- Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts des Plans de Carros

Certaines espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 sont liées aux milieux ouverts et semi-ouverts plutôt en lien avec les milieux agricoles des Plans de Carros et coteaux adjacents à la vallée. La plupart de ces espèces utilisent le site lors de leur migration. A ce titre, elles sont moins sensibles aux changements que les espèces résidentes.

Des projets d'aménagement sont situés dans les Plans de Carros. Cependant, au regard du caractère déjà dégradés des Plans de Carros, de la conservation des coulées vertes dans les Plans de Carros et de la surface réduite des projets d'aménagement, les incidences sur les populations de la ZPS Basse vallée du Var utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives.

Les incidences du PLU de Carros sur les espèces des milieux ouverts et semi-ouverts sont considérées comme non significatives.

Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de l'absence de connexions écologiques directes avec le quartier des Plans.

→ **Collines, vallons et massifs**

- **Fonctionnalité**

Les espaces naturels couvrent de grandes étendues sur ce secteur. Espace essentiellement naturel, il est favorable à un grand nombre d'espèces offre des espaces de déplacement.

La pression d'urbanisation se fait sentir au niveau du vieux Carros et de Carros le Neuf. Le projet d'aménagement de l'Évêché et le projet de La Tuilière sont prévus à proximité du vieux Carros. Bien qu'ils contribuent au grignotage de l'espace, leurs impacts sur le rôle joué par les collines paraissent non significatifs au regard de leur surface et de leur emplacement à proximité d'espaces déjà urbanisés.

Le Grand Duc d'Europe est potentiellement nicheur au sein des vallons. En effet il niche dans les habitats rocheux ; et cherche les écotones entre cultures, zones boisées et reliefs.

La partie haute de la ville de Carros a conservé sa fonctionnalité avec les zones naturelles alentours. Les espèces se déplacent librement, aucun obstacle anthropique ne les limitant. Le maintien de cet espace ouvert constitue un enjeu important.

La conservation en zone N de cet espace permet de maintenir les populations d'oiseaux sur le secteur et de créer une réelle zone tampon entre la ville et les espaces naturels.

- Les espèces de la ZPS Basse vallée du Var à grand territoire, utilisant les collines, vallons et massifs

Les rapaces, tels que le Faucon pèlerin *Falco peregrinus* et le Grand duc *Bubo bubo*, peuvent être retrouvés sur les massifs utilisant cette zone comme territoire de chasse. Le Grand Duc d'Europe est potentiellement nicheur au sein des vallons.

Le projet de PLU prévoit la conservation en zone N des massifs et vallons. Les deux projets d'aménagement situés à proximité du vieux Carros sont restreints en terme de surface, le reste des collines étant conservés en zone N.

Les incidences du projet de PLU seront non significatives sur les populations d'espèces utilisant potentiellement les collines, vallons et le massif de Carros, à l'origine de la désignation du site de la Basse vallée du Var.

Par ailleurs, les incidences du projet de PLU sur les sites Natura 2000 des Préalpes d'Azur sont évaluées comme non significatives au regard de leur éloignement et de la préservation des collines vallons et du massif de Carros de par un large classement en zone N au PLU. Les connexions écologiques avec les Préalpes de Grasse, via le massif boisé de Gattières sont ainsi protégées.

→ **Conclusion**

Aucune incidence sur une espèce d'intérêt communautaire n'est significative.

L'incidence globale du projet de PLU de la commune de Carros est évaluée comme non significative.

VII.2.5. Démarche d'évaluation et méthodologie

L'évaluation se fonde sur un état des lieux et une vision prospective qui repose sur les effets attendus de l'application du plan.

L'évaluation repose sur des critères quantitatifs, factuels, comme sur des critères qualitatifs pour lesquels peut intervenir une plus grande subjectivité. Le paysage est, par exemple, une de ces notions qu'il est difficile de mettre en équation.

L'état initial de l'environnement constitue une base de référence solide pour l'évaluation de l'application du plan dans le temps. Il est construit par rapport aux thématiques habituellement utilisées pour produire un bilan environnemental et par rapport aux problématiques territoriales locales.

Il est basé sur des données factuelles ou quantifiables qui possèdent parfois déjà un historique.

L'évaluation aborde les incidences d'un point de vue thématique et spatial selon les différents espaces du territoire et les zones du PLU. De nombreuses cartographies ont été réalisées pour confronter le projet de PLU aux diverses sensibilités environnementales (p.247, 250, 251, 252, 254, 257, 258, 264, 265).

C'est par cette pluralité et ce croisement des approches qu'il est possible au mieux de mettre en évidence les incidences des mesures retenues.

Annexe : Réponses et modalités de prise en considération des remarques de l'autorité environnementale de l'Etat (DREAL)

	Demandes	Modifications apportées
Rapport de présentation		
Justification des choix	Justifier la règle des superficies minimales sur la zone UE au regard de l'intérêt paysager de la zone et de l'assainissement autonome	Le paragraphe sur les zones UE dans la partie IV.3.1 a été complété.
	Renforcer la justification du PADD selon les objectifs de l'OIN et notamment les études produites par EPA de la Plaine du Var	La partie IV.1 a été complétée en ce sens. La partie relative à l'analyse de la trame verte et bleue (II.4.2) a été complétée avec l'étude de l'EPA.
	Renforcer l'argumentaire sur la compatibilité du PLU avec les principaux documents supra communaux, sous forme rédigée et/ou cartographique	La partie relative à la traduction des principaux documents supra-communaux dans le PLU a été renforcée et complétée en fonction de la hiérarchie des normes en vigueur (IV.2)
	Examiner la compatibilité du PLU avec des documents de rang supérieur, notamment en terme de déplacements.	
Analyse des incidences	Renforcer l'analyse des incidences du PLU sur la question des risques de pollution des eaux souterraines et rendre compte notamment des mesures de prévention existantes	La prise en compte du SAGE de la basse vallée du Var dans le PLU est exposée dans la partie IV.2.1. La partie sur les incidences sur la ressource en eau (V.1.1) a été complétée et deux cartes relatives à l'assainissement ont été ajoutées. Les données relatives à l'assainissement et à l'alimentation en eau potable ont été mises à jour dans le diagnostic (partie I.3).
	Démontrer l'adéquation entre urbanisation et capacités d'assainissement aux normes	
	Compléter l'étude d'incidences Natura 2000 sur les incidences potentielles sur les sites des Préalpes de Grasse	L'étude d'incidence Natura 2000 a été complétée sur ces points (partie V.4)
	Compléter l'étude d'incidences Natura 2000 sur les effets cumulés du projet d'aménagement sur les sites Natura 2000	
	Renforcer l'analyse des incidences sur Natura 2000 des projets d'aménagement dans les secteurs des Plans	Un focus sur les incidences de l'ouverture à l'urbanisation des sites susceptibles d'être touchés a été réalisé dans la partie V.4.3.
	Superposer les zones de projets ou d'extension urbaines avec les zones de risques, les périmètres de biodiversité et les continuités écologiques	Plusieurs cartes ont été ajoutées pour exposer le zonage du PLU avec les différentes sensibilités environnementales du territoire dans les parties V.1.2 et V.1.3 : "prise en compte de la trame verte et bleue dans le PLU", "mesures de préservation des espaces naturels", "prise en compte du risque inondation dans le PLU", "prise en compte du risque incendie dans le PLU".
	Renforcer l'argumentaire sur les caractéristiques et les incidences de certains sites susceptibles d'être touchés	Les parties relatives à la présentation des sites susceptibles d'être touchés et à leur incidences potentielles sur l'environnement ont été complétées : parties II.10, V.3 et V.4.3.
Mesures correctrices	Les mesures concernant les zones de risques (prescriptions PPR et PAC risques technologiques) sont à préciser	Les parties II.7.6 et VI.1.4 ont été complétées.
	Renforcer l'exposé des mesures prises pour la bonne prise en compte de l'environnement au niveau réglementaire (EBC, zonage)	Une carte a été ajoutée sur les EBC et espaces plantés dans la partie V.1.2 et les mesures correctrices ont été complétées dans la partie VI.1.3.
Zonage		
	Délimiter l'enveloppe de la zone UE au plus près du bâti existant	Les limites des zones UE ont évolué de manière à s'inscrire au plus près du bâti et la superficie totale de la zone a été réduite de près de 3ha.