



ASP B

Association pour la sauvegarde du patrimoine bâti breillois

06540 Breil-sur-Roya

www.ASPB.fr – contact@aspb.fr

Association loi 1901 – JO du 13 avril 2013

Conférence de consensus pour la définition d'un projet de restauration durable du village historique de Breil-sur-Roya

CAHIER DE REFERENCES N° 13

Eléments contextuels de l'urbanisme du secteur Village – Casté – Saint-Antoine

Version n° 1 en date du 17 octobre 2022, susceptible d'être mise à jour

Le présent Cahier de références, est un document d'informations compilées dans le cadre de la Conférence de consensus 2022, relatives au contexte urbain du village de Breil. Il est destiné à la population, comme aux partenaires privés et publics de la restauration durable du village de Breil, très impacté par une succession de circonstances destructrices.

Malgré l'engagement montré par les différents partenaires de l'atelier, cette compilation à vocation pédagogique ne saurait être exhaustive, et pourra être complétée et précisée en fonction de nouveaux apports et demandes.

Les analyses et questionnements issus des travaux de l'atelier n° 4, dédié au *Réaménagement et à la valorisation du village historique*, sont présentés par ailleurs.



Vue contextuelle du village, et du bourg de Breil, depuis le sud (Quartier La Colla)

ATTENTION : LE PRESENT CAHIER DE REFERENCES « GENERALISTE » NE TRAITE PAS CERTAINES PROBLEMATIQUES SENSIBLES DEVELOPPEES PAR AILLEURS : INONDATIONS, DISSOLUTION DU GYPSE, SEISMES, DEPLACEMENTS ET STATIONNEMENT DANS LE VILLAGE...

Sommaire

1	Unité territoriale et paysagère du secteur village – Casté – Saint-Antoine	3
2	Position du village dans le bourg de Breil	4
3	Occupations du site	5
4	Éléments remarquables du patrimoine bâti, et protections légales.....	5
5	Espace agricole du Casté – Saint-Antoine	7
6	Espaces naturels aux abords du village	8
7	Impact du trafic sur la RD 6204 dans le village (avant la catastrophe)	8
8	Synthèse : quelques enjeux pour le secteur village – Casté – Saint-Antoine	10

1 Unité territoriale et paysagère du secteur village – Casté – Saint-Antoine

L'unité paysagère constituant le secteur village – Casté – Saint-Antoine est située dans un méandre rocheux, en rive gauche de la Roya. Le site, historiquement choisi sur des critères défensifs, est géographiquement délimité par la rivière et deux falaises situées de part et d'autre d'une arête rocheuse.

Initialement situé sur l'aval de l'arête, où se trouvaient la tour de guet de la Cruella et le château (Casté), le village s'est développé sur le versant nord-ouest de celle-ci.

Le versant sud-est est occupé par une olivaie sur restanques (Saint-Antoine).

Cerné de zones naturelles et agricoles, le village intra-muros est fortement minéral. Faisant face à la large vallée de la Lavina et au lac, le village est un repère dans le paysage communal.



Vue du village depuis l'ouest, à la base du versant N-O de l'arête rocheuse où se trouve le Casté (site de l'ancien château).



Vue des restanques de l'olivaie du Casté - Saint-Antoine, sur le versant S-E de l'arête rocheuse.

Caractérisé par une forte densité (ruelles intérieures étroites et immeubles de 4-5 niveaux), le village est ainsi enclavé entre la rivière et l'arête rocheuse du Casté.

Le parc immobilier y est très ancien. La majorité des constructions est antérieure au XVIIIe siècle, sur des bases en grande partie antérieures au XIVe siècle. Certaines ont fait l'objet de surélévations fin XIXe et surtout début XXe siècle, alors que la population avait augmenté en raison de l'afflux de main d'œuvre due à la construction des grands équipements (route, chemin de fer et hydroélectricité).



Rue Pasteur.

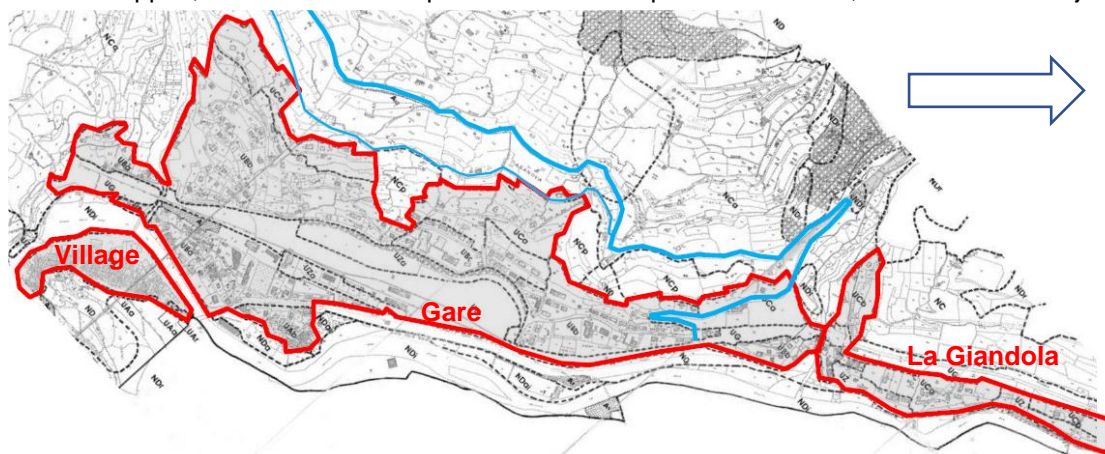


Rue de Turin.

2 Position du village dans le bourg de Breil

Les secteurs urbanisés de la commune, qui représentent environ 1,2% du territoire communal (inclus les hameaux) sont principalement concentrés dans le bourg de Breil qui inclut :

- Le village historique, pôle patrimonial et identitaire de la commune (285 m d'altitude), en rive gauche au sud du bourg, dédié à un habitat dense, et aux commerces et services de proximité.
- L'extension du bourg en fond de vallée entre le village et le hameau de la Giandola (320 m), en suivant la rivière, la RD 6204 et le chemin de fer. Les services et équipements publics s'y sont développés, entourés d'habitat pavillonnaire et de petits immeubles, dans un contexte jardiné.



Limites du secteur urbain viabilisé du bourg de Breil, tel que défini par le zonage de l'ancien POS communal. En bleu, la route du col de Brouis et une voie communale, repères de la limite amont. (Nord à droite)

3 Occupations du site

Les activités suivantes caractérisent l'occupation socio-économique du secteur village :

- Habitat : petits immeubles mitoyens en tissu serré,
- Administrations : mairie, services sociaux,
- Services : bureau de tourisme, assureurs, agence immobilière, infirmiers, gîtes et hôtel (N-B : notaire, huissier de justice, coiffeur, kinésithérapeute et un hôtel ont cessé leurs activités),
- Commerces de proximité en nombre décroissant,
- Artisanat du bâtiment et négoce : une entreprise se maintient dans ses locaux historiques sur la RD 6204 qui en permet la desserte.
- Loisirs (salles communales, et fêtes dans les espaces publics)
- Services religieux (église et salle de prières musulmane),
- Arrêts de transports en commun (ligne de bus), parkings.

Le logement dans le village est en cours de paupérisation, en raison des restrictions d'utilisation et de modifications, liées entre autres à la servitude Monuments-Historiques, qui vient en aggravation des interdictions d'occupation issues aux restrictions d'accessibilité aux personnes handicapées et aux secours. Les classes moyennes cèdent la place aux logements aidés de fait (loyers très modérés) et aux personnes en difficultés socio-économiques déplacées des zones urbaines du littoral vers le village.

Pour ces mêmes raisons d'accessibilité et d'autorisations restreintes, les commerces et services de proximité se raréfient, au profit du quartier de la gare, mais le village reste le pôle symbolique de la commune, qui était animé pendant la belle saison jusqu'à la catastrophe du 2 octobre 2020. Cet événement a été suivi de l'évacuation de plusieurs immeubles bien situés pour le commerce, et de la réduction du passage touristique, notamment suite à la fermeture durable du tunnel du col de Tende.

Les secteurs Casté, Saint-Antoine et le circuit de La Cruella sont des espaces paysagers et patrimoniaux, difficilement accessibles aux personnes à motricité réduite, en cours de valorisation par les associations de bénévoles *A Soucéta Brienca* et *A Cruella*, grâce à la collecte de fonds privés et publics et à la main d'œuvre offerte. Les quelques festivités populaires qui s'y déroulent rencontrent un réel succès.

On y trouve des éléments patrimoniaux à valoriser :

- Porte de Gènes (inscrite M-H),
- Chapelle Saint-Antoine (inscrite M-H),
- Vestiges de remparts,
- Vestiges du château et voûtes agricoles (crotés) dans l'olivaie,
- Vestiges du canal Carleva- Saint-Antoine
- Abri sous roche,
- Tour de guet historique et ouvrages associés.

La présence de la Roya, qui contourne le site du village, a longtemps soutenu des activités de loisirs, par la présence d'un petit rapide et de la retenue d'eau à vocation hydroélectrique : pêche à la truite, kayak et canoë, espace loisir en rive droite, farniente sur les bancs... Ces activités avaient commencé à reculer avant la catastrophe en raison des dépôts de sédiments qui ont réduit la profondeur du « lac » et du stationnement le long de la berge. La catastrophe du 2 octobre 2020 a aggravé la situation en détruisant les aménagements divers en rive droite : berges arborées de l'Isola et espace loisirs du graviras.

4 Eléments remarquables du patrimoine bâti, et protections légales

La commune, dans son ensemble, possède un patrimoine bâti et paysager remarquable, bien au delà des neuf Monuments-Historiques classés ou inscrits.

L'ensemble du village, ainsi qu'une grande partie de ses abords, notamment la basse Lavina, sont inclus dans un des « périmètres de protection des monuments historiques » communaux.

Ce patrimoine public et privé, qui dans l'ensemble est entretenu, représente une richesse culturelle pour la population qui l'anime et participe techniquement et financièrement à son entretien par des associations dédiées. Sa valorisation touristique est très ralentie depuis la catastrophe.

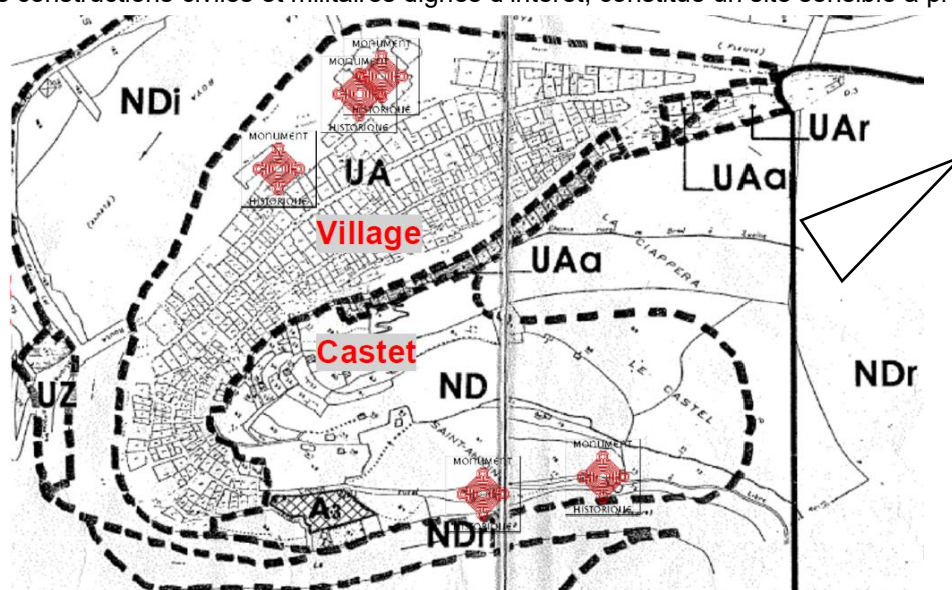
Le patrimoine breillois est en grande partie décrit sur les sites internet dédiés suivants :

[ASPB | Sauvegarde du Patrimoine bâti Breillois - Breil-sur-Roya](#)
[Breil-sur-Roya - Vermenagna-Roya](#)

Le patrimoine communal protégé au titre des Monuments historiques fait l'objet de restaurations au gré des capacités financières de la commune, des aides diverses, dont celles des associations dédiées à leur protection.

Le patrimoine non protégé bénéficie également d'aides associatives et institutionnelles, notamment pour les façades. Mieux sensibilisés que par le passé, les propriétaires eux-mêmes sont plus attentifs à la conservation de la valeur architecturale et historique de leurs biens. Malheureusement, la perte de valeur foncière depuis la catastrophe, et les incertitudes réduisent la poursuite des investissements privés, en attente d'une dynamique porteuse, peut-être celle du programme *Petites Villes de Demain*.

Deux Monuments historiques classés se trouvent au village (L'ensemble Eglise Santa-Maria in Albis – Chapelle de la Miséricorde, et la Chapelle Sainte-Catherine), et deux monuments inscrits, au sud-est du Casté (Chapelle Saint-Antoine l'Ermite et Porte de Gènes). L'ensemble, auquel s'ajoutent de nombreuses constructions civiles et militaires dignes d'intérêt, constitue un site sensible à protéger.



Plan de zonage de l'ancien POS pour le secteur village - Casté - Saint-Antoine, avec localisation des monuments historiques.

Il faut signaler que les vestiges des anciennes fortifications, restaurés à diverses époques, dont seule la porte de Gènes est protégée, apportent une lecture intéressante au site du village.

D'autres éléments patrimoniaux non mentionnés, mais surtout la conception globale et les qualités paysagères du secteur village – Casté – Saint-Antoine, doivent être préservés et valorisés tout en améliorant la sécurité et la salubrité du village.

Problématique constatée

Les synergies entre la commune et les associations doivent être poursuivies.

La reconstruction des ruines dans la partie la plus ancienne du village, dont les ruelles très étroites et les nombreuses marches réduisent fortement l'accessibilité se heurte à des problèmes de conformité au code de l'habitation, d'alignement sur voirie trop étroite, et de surcoûts divers dissuasifs.

Orientations

Un inventaire analytique et documenté du patrimoine bâti à protéger dans le village doit être réalisé afin de mieux accompagner les mesures de conservation.

Le secteur doit être associé à des dérogations judicieusement définies pour conserver un aspect cohérent aux espaces publics historiques, tout en permettant de lutter contre l'insalubrité, les nuisances diverses des ruines, notamment le risque d'effondrement affectant les maisons voisines.

5 Espace agricole du Casté – Saint-Antoine

Le Casté désigne le site de l'ancien château.

Le versant sud-est de l'arête d'implantation, en direction de la chapelle Saint-Antoine, est couvert d'une olivaie plus ou moins entretenue. C'est un espace ouvert de détente – promenade, départ de randonnées, doit être valorisé en raison du paysage à préserver à l'appui de la lecture historique et paysagère du village « dans ses murs ».

Une dizaine de voûtes généralement ouvertes au sud, les « crotés », se trouvent au Casté. Leur extradors est incurvé « en chapeau de gendarme » pour former des gouttières latérales, dans la tradition des abris ruraux de la Roya. Il s'agit vraisemblablement d'anciens séchoirs à récoltes qui doivent être protégés et valorisés.



Vue de quelques crotés situés sur le site du Casté.

Le canal qui alimentait l'olivaie Saint-Antoine, depuis un captage dans la Carleva au sud, passe dans la falaise qui domine la Porte de Gènes. Cet ouvrage remarquable, encore en assez bon état, dans l'apic rocheux, a été creusé et maçonné dans la paroi du Crétacé. Les ouvriers qui l'ont réalisé et entretenu auraient été suspendus par des cordages à des arbustes qui dominent la falaise. Cet ouvrage est naturellement protégé.



Vue d'une partie des vestiges du canal du Casté. A gauche, les vestiges d'une redoute avancée au dessus de la porte de Gènes.

6 Espaces naturels aux abords du village

La retenue EDF, bien qu'ayant une origine anthropique, revêt un caractère « Naturel » au sens du Code de l'Urbanisme, au même titre que la rivière non contrainte. Sur le secteur du village, la ripisylve n'existait qu'à l'aval de la retenue EDF, en direction de la porte de Gènes. Elle a été « décapée » par la crue du 2 octobre 2020, de même que les quelques arbres d'alignement sur la berge de l'Isola et que les quelques arbustes poussés sous le boulevard Rouvier lui faisant face.

Les deux versants de la crête qui monte du Casté vers la tour de la Cruella, qui sont intégrés de fait au site du village pour des raisons historiques et paysagères, sont des espaces naturels qui valorisent son environnement.

- Le versant N-O est constitué de falaises et d'une forêt mixte, résineux et feuillus. Quelques-uns parmi ces arbres dominant directement le village. Ils ont poussé ces dernières décennies, alors que l'entretien du versant, qui n'est plus assuré par la population, ne l'est pas non plus par les administrations dédiées (hormis la pose de filets protecteurs contre les chutes de pierres). Les risques pour les maisons du haut du village, liés aux grands vents et aux incendies, ne peuvent être ignorés.
- Le versant S-E est constitué d'à-pics sur les anciennes restanques de Saint-Antoine, où se mêlent vieux oliviers et garrigue.
- Un sentier touristique (boucle) parcourt ces deux versants au départ du village.

Les deux versants de cette crête, qui contribuent à l'accompagnement paysager du secteur Village - Casté – Saint-Antoine, doivent être protégés et valorisés.

Le village et le Casté – Saint-Antoine sont totalement inclus dans la zone protégée *Natura 2000 - Sites à chauves-souris*, placée sous la responsabilité de la CARF.

7 Impact du trafic sur la RD 6204 dans le village (avant la catastrophe)

La RD 6204 : Route internationale

La SS 20 italienne et la RD 6204 française suivent les vallées de la Vermenagna et de la Roya, entre Cuneo et Vintimille, via le col de Tende. Cet itinéraire historique (en partie ancienne route commerciale des Etats de Savoie : Nice-Turin) a été décrété *Grande route européenne de trafic international E74*, pour relier Alessandria à Nice, via Asti et Cuneo, de préférence à l'itinéraire autoroutier via Gènes.



Carte du réseau routier sur le secteur Milan – Turin – Gènes -Nice, à l'intérieur duquel la « grande route de trafic international » E74 Alessandria – Asti - Cuneo – Nice a été tracée en empruntant la route de montagne SS20 – RD 6204, plutôt que le réseau autoroutier existant.

Lors de la déclaration sur la construction des *Grandes routes de trafic international* signée à Genève le 16 septembre 1950, cet itinéraire n'était pas pris en considération.

L'*Accord européen sur les grandes routes de trafic international* (AGR), consolidé le 14 mars 2008 a remplacé le précédent. Il a redéfini les routes principales, de catégorie A, parmi lesquelles il distingue les « routes repères et les routes « intermédiaires ». C'est alors que l'actuelle E74 Alessandria – Nice fut déclarée *Grande route de trafic international*, de catégorie A, type intermédiaire.

L'accord stipule que les routes internationales sont de préférence des autoroutes ou des routes expressives (à chaussées séparées).

Dans le Piémont

- Entre Alessandria et Robilante, où la topographie et la géologie le permettent, l'itinéraire européen E74 a associé autoroutes et routes expressives, évitant la traversée des agglomérations.
- Sur l'ultime tronçon de montagne, où la vallée de la Vermentina se rétrécit avant le tunnel de Tende, les deux villages de Vernante et Limone sont longés par la route qui a été reprofilée pour le trafic international escompté jusqu'au tunnel du col de Tende.

En Ligurie

- Sur le court tronçon ligure (de Fanghetto à Vintimille) des tunnels ont « court-circuité » une série de méandres et de falaises instables de la Roya (ce qui fut réalisé à plus petite échelle pour éviter les gorges de Saorge en France).

Dans la Roya

Le reste de la route sur le parcours français, entre le tunnel de Tende et Fanghetto, notamment la traversée de la commune de Breil-sur-Roya, ne satisfait pas les exigences des routes européennes internationales de catégorie A.

- Le tracé historique au fond de la vallée encaissée de la Roya, sous des falaises et éboulis instables, est associé à des périodes de coupure de la circulation suite aux éboulements.
- Les nombreux virages serrés sans visibilité sont les sites d'accidents, principalement parmi les non-résidents qui sous-estiment le danger.

En outre, il faut signaler que l'impact du trafic croissant, lié à ce classement de route européenne et aux voies rapides réalisées dans le Piémont, est contraire aux recommandations environnementales européennes.

Il apparaît ainsi que cet itinéraire a induit été classé *grande route de trafic international*, créant un « appel d'air », qui a augmenté inexorablement le trafic et les nuisances dans la Roya en général, et à Breil en particulier, alors que le réseau autoroutier Alessandria – Savone – Vintimille – Nice plus rapide et sécurisé aurait dû être objectivement choisi, si ce n'était le bénéfice de financements de travaux routiers d'éviction des bourgs, non réalisés en France.

La perte d'accès au tunnel de Tende a momentanément réduit ce trafic, bien que certains véhicules viennent encore « se perdre » dans la vallée, mal informés.

Une réflexion sur la traversée du village, amorcée avant la catastrophe, doit être menée à terme avant la réouverture du tunnel, et de la circulation Piémont – Riviera française et italienne.

Impact local de la circulation sur la RD 6204 (avant la catastrophe de 2020)

Deux comptages réalisés pour le Conseil départemental, donnent les résultats suivants.

1) Trafic journalier moyen observé entre le 3 et le 16 septembre 2015

Pendant les 14 jours du comptage réalisé à la rentrée 2015, on observait un trafic quotidien moyen supérieur à 5 000 véhicules (deux sens ajoutés). Ce trafic était essentiellement diurne. Le tunnel de Tende étant fermé la nuit pour travaux, le trafic nocturne était local (Roya française).

En semaine, la circulation des poids lourds représentait plus de 400 véhicules quotidiens, plus de 8% du trafic. Le week-end, le trafic était supérieur à 6 200 véhicules par jour.

2) Trafic journalier moyen observé entre le 1^{er} janvier et le 31 juillet 2016

Ce comptage ne distingue pas les véhicules légers des poids lourds, mais détaille les heures et les jours.

Le total moyen de 4 643 véhicules quotidiens (plus faible que le précédent) traduit les nombreux jours de fermeture du tunnel de Tende sur la période.

Le décompte montre que de 9h à 20h le trafic horaire moyen était supérieur à 300 véhicules.

On observe des pointes les week-ends, de l'ordre de 400 véhicules / heure vers 11h – midi, et supérieures à 500, vers 17 - 20h. la semaine ces pointes moyennes étaient supérieures à 400 véhicules / heure en fin de matinée, et de l'ordre de 370 véhicules en fin d'après-midi.

En juillet 2016, le trafic le plus bas en semaine a été de l'ordre de 5 200 véhicules quotidiens, mais était en moyenne supérieur à 6 000, avec des pointes les week-ends supérieures à 7 000 véhicules, et un record de 8 700 véhicules dans la journée du 17 juillet, dont 870 entre 18 et 19 heures.

Ce trafic pénalise fortement la vie quotidienne des Breillois (pollutions et risques), notamment en semaine celle des enfants du village et du quartier Tuileries qui doivent traverser la RD 6204 quatre fois par jour pour se rendre au groupe scolaire.

L'implantation historique des bâtiments dans le village et la priorité accordée au trafic pendant les années 1980-90, ont amené les autorités à supprimer localement les trottoirs, plutôt que créer des ralentissements, ce qui complexifie les cheminements et augmente les risques pour les piétons.

Par ailleurs, la même importance longtemps accordée aux poids-lourds a entraîné la réduction de la largeur des trottoirs entre le village et la Giandola, les rendant impraticables pour les personnes en fauteuil et pour les poussettes d'enfants.

En 2018, les cinq maires de la Roya française ont pris un arrêté interdisant la circulation des PL de plus de 19 tonnes sans autorisation, ce qui a fortement amélioré la qualité de la vie le long de la route RD 6204.

8 Synthèse : quelques enjeux pour le secteur village – Casté – Saint-Antoine

Les grands enjeux qui découlent des observations sur le secteur village – Casté – Saint-Antoine, en addition de ceux qui sont exposés dans les autres cahiers de références, sont les suivants :

- Poursuivre les études et la surveillance des sols concernés par des surcreusements actifs dans le gypse, afin de finaliser avec plus de précision la cartographie hydrogéologique du village, et les prescriptions techniques en cas de construction / reconstruction d'ouvrages et de bâtiments, comme pour la sauvegarde de l'existant.
- Entreprendre et mener à terme la mise en place de dispositifs appropriés de reprise en sous-œuvre des bâtiments concernés par un déplacement de sol sous leurs fondations.
- Prendre en considération l'hydrologie des torrents de montagne pour restituer la section utile nécessaire au passage des crues de référence sans submersion du village. Modifier les ouvrages et inciser le lit à cet effet.
- Prendre en compte l'obligation de respect des règles de construction parasismique pour les projets modifiant significativement les constructions existantes, restituer la résistance initiale des bâtiments endommagés non détruits.
- Préserver et valoriser la conception globale et les qualités paysagères du secteur village – Casté – Saint-Antoine, tout en améliorant la sécurité et la salubrité des maisons et ruelles du village.
- Susciter et permettre l'entretien et la restauration des constructions existantes dans le village, en valorisant des caractéristiques architecturales compatibles avec l'environnement historique.
- Susciter et permettre la reconstruction de maisons dans les « dents creuses » du village, en adoptant une volumétrie compatible avec une lecture pertinente des ruelles, couréous et placettes, en définissant des règles adaptées aux caractéristiques du tissu urbain contraignant, en adaptant les exigences de salubrité et de sécurité actuelles, à défaut de pouvoir toutes les mettre en œuvre dans ce contexte.
- Améliorer la sécurité incendie dans le village, par une bonne information des propriétaires et des résidents sur les recommandations architecturales (notamment les matériaux), sur les énergies inflammables, sur les moyens d'extinction de proximité et par une concertation avec

le SDIS 06 pour l'amélioration des cheminements et accès des moyens de lutte tenant compte des spécificités des ruelles.

- Protéger et valoriser l'ensemble de vestiges des anciennes fortifications, ainsi que l'ensemble du site agricole et naturel de proximité, inclus le canal dans la falaise, pour leur valeur esthétique et patrimoniale globale, créant un cadre exceptionnel valorisant le village.
- Réduire l'impact environnemental des automobiles dans le village,
 - o en réaménageant les deux bords de la RD 6204, pour une meilleure perception de la traversée urbaine, afin de réduire effectivement la vitesse,
 - o en réduisant la présence automobile sur les places, notamment face aux monuments historiques,
 - o en optimisant le stationnement en rive droite.
- Aménager les couréous et ruelles pour y faciliter les déplacements des usagers, notamment les personnes à motricité réduite et les secours.
- Améliorer / sécuriser les cheminements piétons entre le village et la rive droite (Ecoles, parkings et gare notamment) pour réduire l'usage de la voiture pour les petits trajets.
- Intégrer l'olivaie du Casté à la zone agricole protégée.
- Autres à définir