



PREFECTURE DES ALPES-MARITIMES

Directive Territoriale d'Aménagement



DTA DES ALPES-MARITIMES

Sommaire

INTRODUCTION	1
I - DIAGNOSTIC	9
II - LES OBJECTIFS GENERAUX	35
II-1 - Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes	39
II-11 - Améliorer la qualité des relations	
II-12 - Conforter les pôles d'excellence	
II-2 - Préserver et valoriser l'environnement	47
II-3 - Maîtriser le développement	51
II-31 - Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs	
II-32 - Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux	
III - LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DES LOIS LITTORAL ET MONTAGNE	
III-1 - LA BANDE COTIERE	63
III-11 - Orientations générales et cartographie.....	65
III-12 - Le Littoral	69
III-13 - Le Moyen-Pays	87
III-131 - Les orientations	
III-132 - La Frange Sud de la zone Montagne	
III-14 - Les secteurs stratégiques	103
III-141 - La basse vallée du Var	
III-142 - Le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions	
III-2 - LE HAUT-PAYS	115
IV - L'APPLICATION DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ET LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT.....	133
Cartes hors texte :	
- Carte n° I - La Bande Côtière (échelle 1/100 000 ^e)	
- Carte n° II - Le Littoral (échelle 1/60 000 ^e)	
Annexe - Personnes publiques associées à l'élaboration de la DTA	145

LISTE DES CARTES DU RAPPORT

	Pages
1 - Les Alpes-Maritimes dans leur contexte territorial	12
2 - Un relief très contrasté	14
3 - Les territoires de la DTA	16
4 - Etat actuel	26
5 - Evolution de l'urbanisation sur la Bande Côtière	28
6 - Echanges intermodaux dans le Sud-Est et l'Italie	38
7 - Améliorer la qualité des relations et conforter les pôles d'excellence	40
8 - Préserver les espaces naturels et valoriser les paysages	46
9 - Répartition de la croissance démographique entre le Littoral et le Moyen-Pays Période 2000/2020	52
10 - Les objectifs généraux de la DTA des Alpes-Maritimes	58
11 - Bande côtière et Haut-Pays des Alpes-Maritimes	62
12 - La Bande Côtière des Alpes-Maritimes	64
13 - Littoral : état actuel, urbanisation et espaces naturels	70
14 - Littoral : centres, restructurations et infrastructures	82
15 - Le Moyen-Pays	86
16 - La Frange sud de la zone Montagne	93
17 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne Secteur du canton de Saint-Vallier-de-Thiery	97
18 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne Secteur Le Bar-sur-Loup, Tourrettes-sur-Loup	98
19 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne Secteur moyen-pays Var	99
20 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne Secteur des Paillons et de la Banquière	100
21 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne Secteur Mentonnais, Peille, Sospel	101
22 - Les secteurs stratégiques de la basse vallée du Var et de Sophia-Antipolis	104
23 - Grand paysage de la basse vallée du Var	106
24 - Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var	108
25 - Site du parc de Sophia-Antipolis et de ses extensions nord	110
26 - Orientations pour l'aménagement des extensions de Sophia-Antipolis	112
27 - Espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes	122
28 - Patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes : les villages caractéristiques	124

INTRODUCTION

I - LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL

II - LE CONTENU DE LA DTA DES ALPES-MARITIMES

II-1 - Le rapport de la DTA

II-2 - Les documents cartographiques

(Page blanche)

I - LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL

Ainsi qu'il résulte de l'article L.110 du code de l'urbanisme :

" le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacement, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace "

Si la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée, relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ainsi que celle n° 85-729 du 18 juillet 1985, relative à la définition de principes d'aménagement, ont confié des responsabilités étendues aux collectivités locales, et en particulier aux communes, dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, il n'en reste pas moins que l'Etat a conservé en la matière un certain nombre de prérogatives et de moyens d'action ayant des conséquences décisives. Il en est ainsi en matière d'aménagement du territoire, de grandes infrastructures, de logement et d'habitat, de protection de l'environnement, de prévention des risques, etc ...

L'urbanisme n'est pas une compétence que l'on peut attribuer à une seule collectivité publique. L'urbanisme est, par nature même, une compétence partagée. C'est ainsi, dans le cadre de ces principes généraux, que s'inscrit l'institution des directives territoriales d'aménagement (DTA) par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, modifiée par les lois n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, puis n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Conformément à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme :

"des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre¹, adaptées aux particularités géographiques locales..."

¹ Dans la présente directive, pour éviter d'alourdir le texte, il sera fait référence aux modalités d'application de la "loi littoral" et de la "loi montagne", adaptées aux particularités géographiques locales.

Situées à la frontière de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire déterminée par l'Etat et des préoccupations d'urbanisme, dont les compétences ont été largement transférées, les DTA ont ainsi pour objectif et ambition d'exprimer en ces domaines les responsabilités de l'Etat tout en assurant le respect de la libre administration des collectivités locales. S'il n'appartient pas à l'Etat de décider dans le détail du contenu des politiques d'urbanisme qui relèvent des communes ou de leurs groupements, il est de sa responsabilité de fixer les grands objectifs en matière d'équipements structurants, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et de définir les orientations qui en résultent.

Initié par une décision du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme en date du 6 novembre 1995, à la demande notamment du conseil général des Alpes-Maritimes et de certains maires des communes de ce département, l'engagement des études préalables à la DTA des Alpes-Maritimes a été confirmé par une décision des ministres chargés de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement en date du 23 juillet 1996. Ainsi qu'il était précisé dans cette décision, ces études devaient s'effectuer en prenant en compte les grands enjeux de ce territoire :

- le positionnement de la Côte d'Azur sur la façade méditerranéenne et notamment les enjeux transfrontaliers, les stratégies de développement économique, la politique des déplacements et la valorisation des grandes infrastructures et équipements, etc ... ;
- le développement durable et la cohérence entre les objectifs d'aménagement et les enjeux environnementaux et patrimoniaux : la maîtrise de la croissance, la gestion économe des sols et des ressources en eau, la protection et la mise en valeur des espaces sensibles, la prise en compte des risques ;
- la cohérence interne des principales options d'aménagement et l'organisation des acteurs.

Le rapport des études préalables adressé aux ministres le 23 décembre 1996 par le préfet des Alpes-Maritimes mettait en évidence l'enjeu majeur que représente le maintien d'un cadre attractif pour le devenir de l'ensemble azuréen et la nécessité d'agir selon trois axes complémentaires que sont la valorisation des atouts économiques du département, l'amélioration du fonctionnement interne de l'aire azurienne et la préservation d'un cadre patrimonial d'exception.

Sur la base de ce rapport concluant à la nécessité d'élaborer une DTA, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le secrétaire d'Etat au logement donnaient au préfet, le 12 novembre 1997, mandat d'engager l'élaboration d'une telle directive pour les Alpes-Maritimes avec les objectifs suivants :

- conforter le positionnement de la Côte d'Azur, en restructurant et développant Sophia-Antipolis et la vallée du Var, en améliorant la qualité des relations avec le grand Sud-Est et en valorisant la façade maritime et littorale ;

- maîtriser le développement urbain de l'ensemble azuréen en préservant la diversité urbaine et en articulant mieux les politiques de déplacements urbains et les politiques d'urbanisme, en reconquérant le littoral et en restructurant le moyen-pays ;
- préserver et valoriser un cadre patrimonial d'exception en préservant l'environnement et le patrimoine du littoral et du moyen-pays ainsi qu'en revalorisant le haut-pays.

Afin d'aboutir à cette DTA, d'importants travaux ont été conduits tout au long des études préalables et lors de l'élaboration de la directive, qu'il s'agisse notamment des études sur l'intermodalité en matière de transports, sur les risques d'inondation et la gestion du fleuve Var, sur les orientations concernant les politiques d'habitat, sur les modalités d'application des lois littoral et montagne, sur l'évaluation environnementale de la DTA, etc. ... En outre, il a été tenu compte des orientations définies dans les schémas de services collectifs.

Par ailleurs, au-delà de l'élaboration associée de la DTA, telle que prévue à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, le préfet des Alpes-Maritimes a engagé une large concertation sur l'ensemble des thèmes examinés au cours de cette élaboration auprès des élus locaux, des organisations socioprofessionnelles, des associations de protection de l'environnement choisies particulièrement parmi celles agréées au titre de l'article 5 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 (art. 252-1 du code rural).

L'élaboration de la DTA a été conduite conformément aux dispositions de l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme. Ont été ainsi associés à cette élaboration, sous l'autorité du préfet des Alpes-Maritimes, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Alpes-Maritimes, les communes chefs-lieux d'arrondissement, les communes de plus de 20 000 habitants, les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés, et le comité de massif des Alpes du Sud (cf. annexe).

En application de ce même article, de l'article L. 146-1 du code de l'urbanisme et de l'article 34 ter de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, ces collectivités locales, groupements de communes et comité de massif, ainsi que les communes littorales et la conférence régionale d'aménagement et de développement du territoire, ont émis leur avis sur le projet de DTA sur lequel ils ont été saisis par le préfet des Alpes-Maritimes, le 17 août 2001.

Dans le cadre des dispositions législatives antérieures à la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, un premier projet de DTA avait été soumis à la consultation des personnes publiques associées et des communes littorales, par le préfet des Alpes-Maritimes, le 5 mai 2000, puis mis à la disposition du public du 18 décembre 2000 au 20 février 2001. Ce premier projet, modifié pour tenir compte, notamment, des avis recueillis, a été soumis, par le préfet des Alpes-Maritimes, le 17 août 2001, à une nouvelle consultation des personnes publiques associées et des communes littorales puis à enquête publique selon les dispositions de la loi du 13.12.2000 susvisée, entre le 11 décembre 2001 et le 4 février 2002 inclus.

Après avis du conseil national de l'aménagement et de développement du territoire en date du 23 avril 2002, la DTA a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003 (cf. J.O du 9 décembre 2003).

II - LE CONTENU DE LA DTA DES ALPES-MARITIMES

La DTA des Alpes-Maritimes se compose d'un rapport et de documents cartographiques.

II-1 - Le rapport de la DTA

Le rapport comprend quatre parties : le diagnostic, suivi des objectifs généraux, des orientations et modalités d'application des dispositions particulières au Littoral et à la zone de Montagne et des politiques d'accompagnement.

La première partie relative au diagnostic, c'est-à-dire à la situation des Alpes-Maritimes, à l'état de son environnement, au développement économique, social et urbain permet de situer l'évolution récente des Alpes-Maritimes et les effets de cette évolution par rapport aux atouts de ce département. C'est en fonction notamment de ce diagnostic qu'ont été définis les objectifs et orientations de la DTA en vue d'un développement maîtrisé et durable du territoire des Alpes-Maritimes.

La deuxième partie est relative aux objectifs généraux. Ces derniers visent :

- à conforter le positionnement des Alpes-Maritimes et notamment à améliorer la qualité des relations en matière de transport et à renforcer un certain nombre de pôle d'excellence, tels que le tourisme, atout majeur des Alpes-Maritimes, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;
- à préserver et valoriser l'environnement qui, en dehors de ses qualités intrinsèques, constitue un élément fort d'attractivité de ce département ;
- à maîtriser le développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire aux besoins présents et futurs des populations, de prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

Les schémas directeurs, schémas de secteurs, plans d'occupation des sols, modalités d'application des règles générales d'urbanisme (MARNU), plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) et les schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme et cartes communales doivent être compatibles avec ces objectifs dès lors que ceux-ci doivent trouver leur traduction dans ces documents. En matière d'infrastructures linéaires, c'est le principe de liaison, tel qu'il résulte de l'application combinée du rapport et de la carte relative à la Bande Côtière, et non le tracé qui doit être pris en considération ; le tracé de ces infrastructures pouvant être précisé, soit dans le cadre des documents d'urbanisme, soit dans le cadre des procédures propres à leur réalisation.

La troisième partie est relative aux orientations et modalités d'application des "lois littoral et montagne" et, plus précisément, s'agissant de ces dernières, de certaines dispositions particulières du code de l'urbanisme relatives à la zone de montagne et aux communes du littoral.

Les orientations concernent l'ensemble du département : Bande Côtière et Haut-Pays, entités géographiques définies dans le diagnostic (chapitre I-14). Dans la Bande Côtière, des orientations particulières sont relatives au littoral, aux secteurs stratégiques de Sophia-Antipolis et de la basse vallée du Var, ainsi qu'à la Frange sud de la zone Montagne.

Les modalités d'application des "lois littoral et montagne" concernent l'ensemble du territoire des communes du littoral et l'ensemble de la zone Montagne où deux secteurs ont été identifiés : la "Frange sud de la zone Montagne" et le "Haut-Pays". Elles font l'objet de sous-chapitres spécifiques qui n'épuisent pas la totalité des dispositions d'urbanisme de ces lois.

Ces orientations en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur de ces différents territoires, éclairées par les objectifs généraux évoqués précédemment, et les modalités d'application des "lois littoral et montagne", définies compte tenu notamment des particularités géographiques locales, ont une force juridique contraignante.

Les documents d'urbanisme locaux : schémas de cohérence territoriale, schémas de secteurs, plans locaux d'urbanisme, cartes communales ou document d'urbanisme en tenant lieu, en l'absence de schéma de cohérence territoriale ou en présence d'un tel schéma incompatible avec la DTA, doivent être compatibles avec ces orientations et modalités, dont l'application résulte d'une lecture combinée du rapport et des documents cartographiques.

En outre, les modalités d'application des "lois littoral et montagne", sont directement opposables aux personnes et opérations mentionnées aux articles L. 145-2 et L 146-1 du code de l'urbanisme, indépendamment de l'existence ou non d'un schéma de cohérence territoriale, schéma de secteur, plan local d'urbanisme, carte communale opposable aux tiers, ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu.

La quatrième partie du rapport est relative à l'application des principes énoncés à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme et aux politiques d'accompagnement susceptibles d'être mises en œuvre par l'Etat ou les collectivités locales afin de parvenir aux objectifs généraux de la DTA. Ces politiques concernent notamment les coopérations intercommunales et transfrontalières, la maîtrise de l'aménagement et la maîtrise foncière par la mise en place d'une agence d'urbanisme et d'un opérateur foncier, l'articulation entre la DTA et les politiques contractuelles, les actions spécifiques à mettre en œuvre dans certains domaines : habitat, transport, prévention des risques naturels, etc...

II-2 - Les documents cartographiques

La DTA des Alpes-Maritimes comporte deux cartes hors texte, jointes au rapport, qui constituent l'expression géographique de l'état des lieux, des objectifs généraux, des orientations de la DTA et des modalités d'application des dispositions particulières au littoral et à la zone de montagne.

Ces cartes concernent :

- l'ensemble de la Bande Côtière (carte n° I - échelle du 1/100 000^{ème}),
- le Littoral (carte n° II - échelle du 1/60 000^{ème}).

La légende de ces cartes correspond très précisément aux objectifs, orientations et modalités d'application définis dans le rapport lui-même. Il en résulte que l'application de ces derniers implique une lecture combinée du rapport et de ces documents cartographiques. L'échelle à laquelle ces documents ont été établis et le mode d'expression graphique, sous forme de délimitation à l'échelle du 1/60 000^{ème} pour le Littoral ou de localisation, à l'échelle du 1/100 000^{ème} pour l'ensemble de la Bande Côtière, laissent ainsi aux communes ou à leurs groupements une marge d'appréciation dans l'application du principe de compatibilité à l'occasion de l'établissement des documents d'urbanisme.

Enfin, le rapport contient vingt-huit cartes qui illustrent et éclairent son contenu. Quatre d'entre elles ont une portée juridique. Ce sont les suivantes :

- *Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var*
(carte n° 24, page 108) ;
- *Orientations pour l'aménagement des extensions de Sophia-Antipolis*
(carte n° 26, page 112) ;
- *Espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes*
(carte n° 27, page 122) ;
- *Les villages caractéristiques*
(carte n° 28, page 124).

I

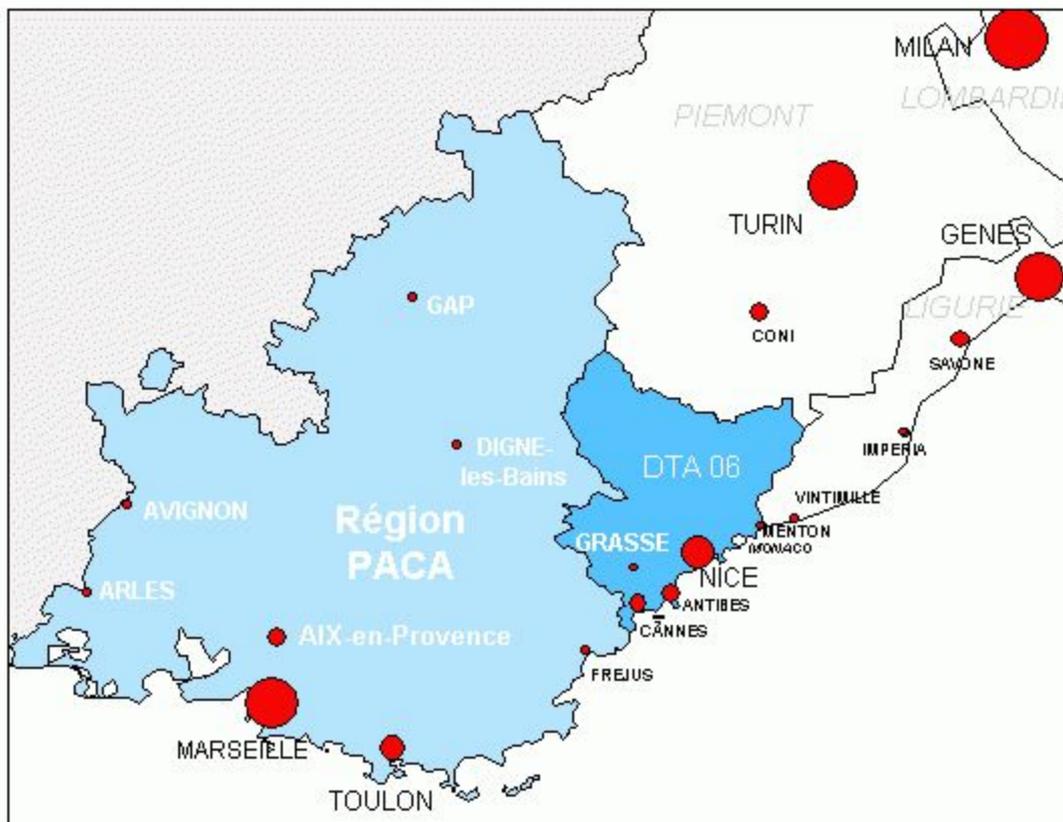
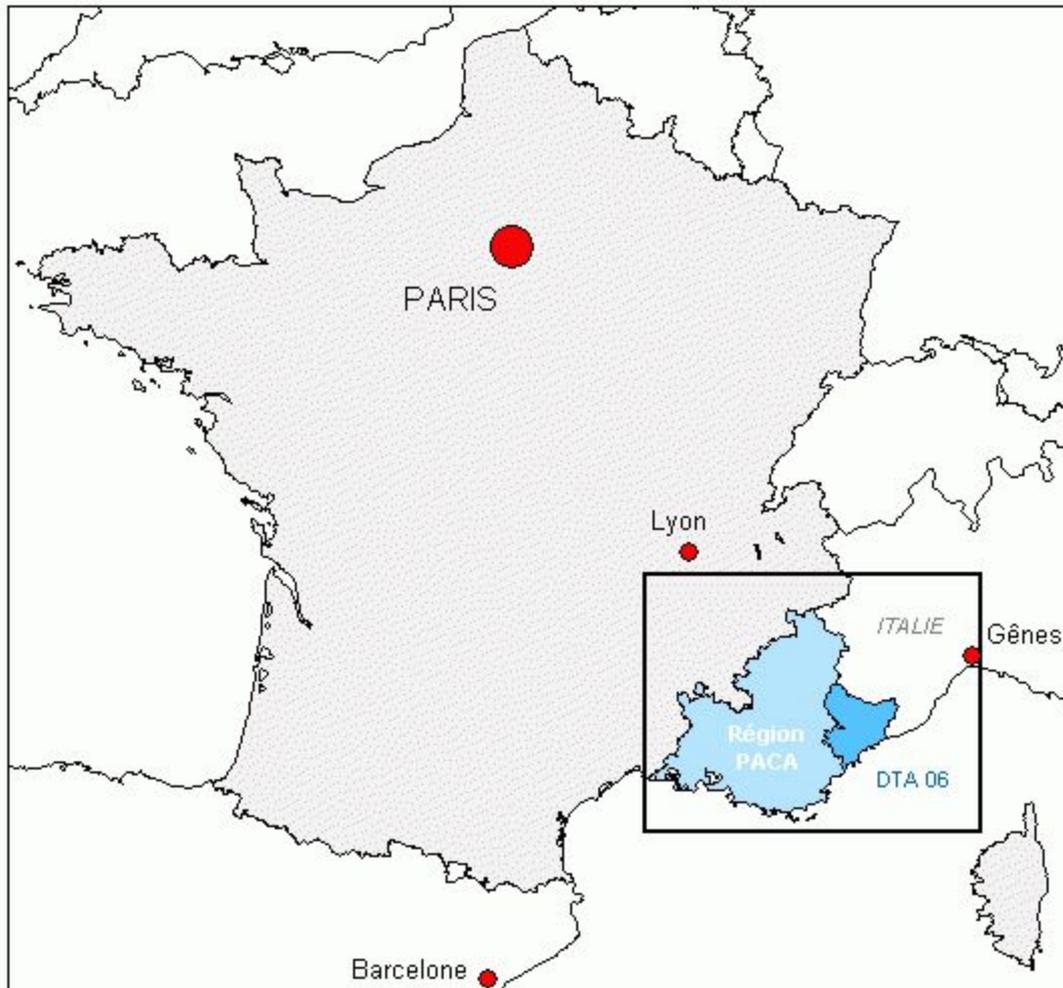
DIAGNOSTIC

(Page blanche)

I - DIAGNOSTIC

I-1 - LA SITUATION DES ALPES-MARITIMES	13
I-11 - Le département des Alpes-Maritimes dans son contexte territorial	
I-12 - Quelques éléments d'histoire	
I-13 - Les composantes physiques	
I-14 - La Bande Côtière et le Haut-Pays	
I-2 - L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT	18
I-21 - Etat des lieux en terme de protection	
I-211 - Qualité physique des milieux	
I-212 - Les risques naturels	
I-213 - Ecosystèmes et biodiversité	
I-214 - Le littoral et la mer	
I-215 - Les espaces agricoles	
I-216 - La forêt	
I-217 - Le paysage	
I-218 - Production et gestion des déchets	
I-219 - Environnement et santé	
I-22 - Conclusion : un capital qui s'est effrité	
I-3 - LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	22
I-31 - Un développement performant	
I-311 - La dynamique touristique	
I-312 - L'émergence des hautes technologies et l'exemplarité du modèle sophilite	
I-313 - L'aéroport de Nice Côte d'Azur : une pièce maîtresse	
I-32 - Un développement qui demeure fragile	
I-321 - La grande sensibilité de l'économie départementale à la conjoncture	
I-322 - Tendances et mutations du tourisme national et international	
I-323 - Les enjeux du modèle sophilite	
I-33 - Un développement restreint dans le Haut-Pays	
I-34 - Conclusion : diversifier et dynamiser toutes les branches de l'économie	
I-4 - LE DEVELOPPEMENT SOCIAL ET URBAIN	29
I-41 - Un développement dynamique	
1-411 - Une forte croissance démographique par apport migratoire	
1-412 - Des densités élevées sur le littoral opposées à la faiblesse de l'occupation humaine dans le Haut-Pays	
1-413 - Les fonctions stratégiques de l'agglomération "Bande Côtière"	
I-42 - ... Mais un développement générateur de dysfonctionnements	
1-421 - L'explosion des mobilités et les risques de saturation du dispositif transports-déplacements	
1-422 - Un marché du logement convalescent et fragile	
1-423 - Des problèmes d'implantation d'équipements - infrastructures et superstructures -ou d'activités difficiles à résoudre	
1-424 - Des risques d'accentuation des déséquilibres et des disparités sociales	
I-43 - Conclusion : une nécessaire maîtrise du développement	
En conclusion du diagnostic	33

1 - Les Alpes-Maritimes dans leur contexte territorial



I-1- LA SITUATION DES ALPES-MARITIMES

I-11 - Le département des Alpes-Maritimes dans son contexte territorial

Département frontière de la France avec l'Italie, situé à l'extrême Sud-Est de la France et enclavant la Principauté de Monaco, le département des Alpes-Maritimes, occupe une position excentrée par rapport à la capitale, ce qui lui a valu pendant de nombreuses années d'être isolé du reste du territoire national.

Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (P.A.C.A.), troisième région de France avec 4,5 millions d'habitants, après l'Île-de-France et la région Rhône-Alpes, les Alpes-Maritimes sont en deuxième position avec 1 011 000 habitants en 1999, constituant 22 % de la population régionale. Avec 343 000 habitants, Nice, 5^{ème} ville de France, est la 2^{ème} ville de la région après Marseille.

Le département des " Alpes-Maritimes " tient son nom de sa situation géographique : il est en effet enserré entre les Alpes et la mer Méditerranée.

I-12 - Quelques éléments d'histoire

Le département des Alpes-Maritimes a été créé en 1860, par la réunion de l'ancien Comté de Nice, qui appartenait à cette époque à la maison de Savoie et d'une partie de la Provence : l'arrondissement de Grasse, détaché du département du Var. Ces deux territoires, l'un italien, l'autre français, étaient séparés par le fleuve Var.

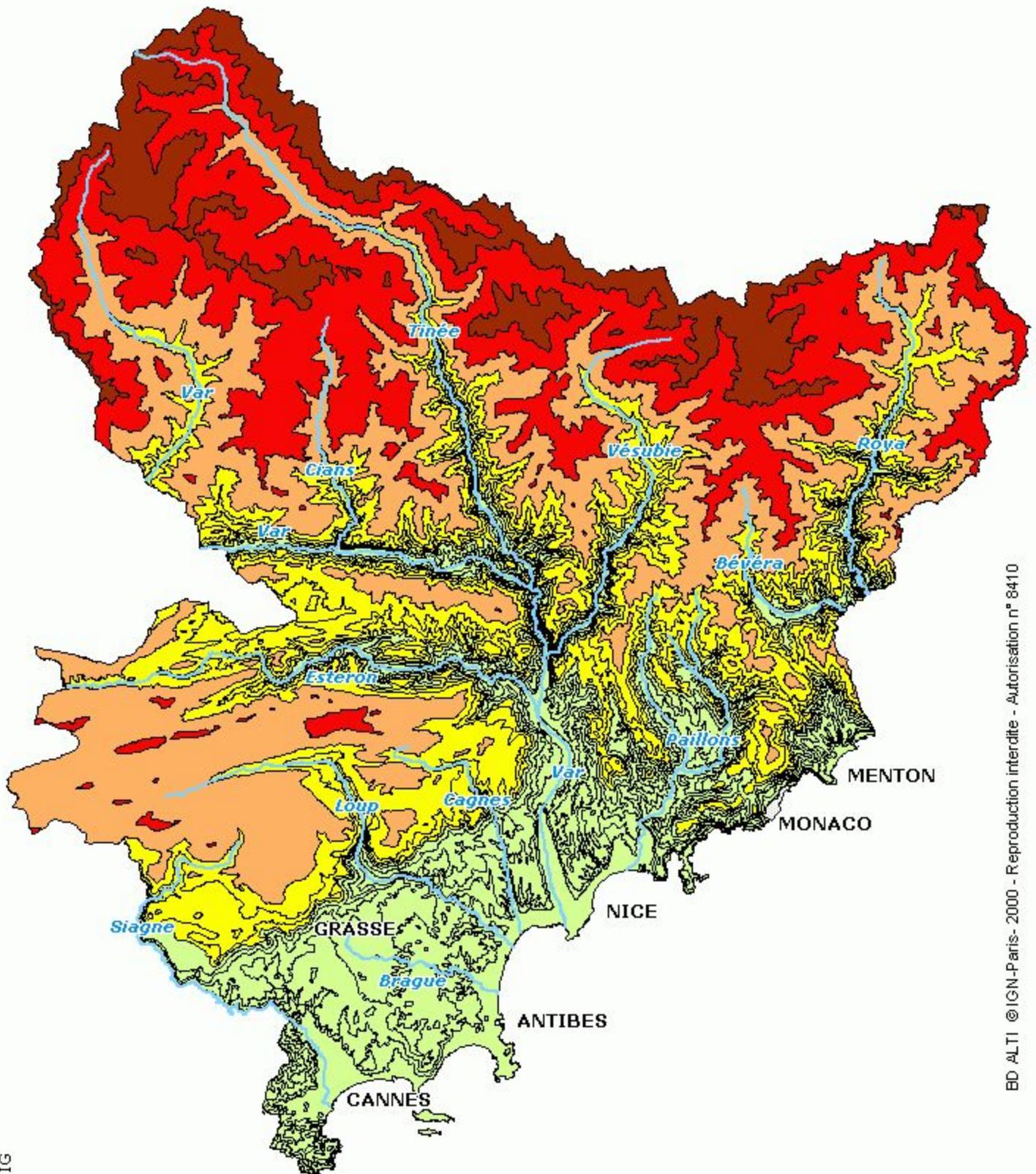
Le nouveau département est composé de trois arrondissements. Deux sont issus de l'ancien comté : Nice et Puget-Théniers ; ce dernier arrondissement sera supprimé en 1926. Le troisième est l'arrondissement de Grasse.

En échange d'une contrepartie financière, le prince de Monaco abandonnera en 1861 ses droits sur Menton et Roquebrune qui seront incorporées au nouveau département. Il faudra, par contre, attendre le référendum de 1947 pour que Tende et La Brigue soient rattachées à la France.

Longtemps, **la vie économique** des Alpes-Maritimes fut essentiellement centrée sur la vie rurale. L'agriculture méditerranéenne traditionnelle était pratiquée surtout par les habitants des villages des hautes vallées et des plateaux inférieurs qui vivaient repliés sous forme de communautés villageoises pour se protéger des invasions et incursions barbaresques. Par ailleurs, les communications avec l'extérieur s'avéraient très difficiles. Au XVIII^{ème} siècle, Nice n'était guère plus qu'un gros bourg à l'écart des grands courants d'échange et Cannes, un petit port de pêche qui exportait les produits de la région grasseoise (huile d'olive, parfumerie, fruits, vin).

A la fin du XVIII^{ème} siècle, Anglais et Français, notamment, venaient déjà passer l'hiver à Nice, puis dans les autres villes de la " Côte d'Azur ", comme la nomma si justement l'écrivain Stéphen Liegeard en 1887. Mais l'afflux touristique s'amplifiera vraiment à partir de 1860 avec l'arrivée du chemin de fer. La clientèle riche et souvent aristocratique passait la saison d'hiver sur la côte. Il faudra attendre les années 1930 pour que prédomine la saison d'été.

2 - Un relief très contrasté



BD ALTI © IGN-Paris-2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

ALTIMÉTRIE

0 500 1000 1500 2000 m



A la suite de la première guerre mondiale, la clientèle change : les bourgeois remplacent les aristocrates. L'année 1936 marque l'arrivée des ouvriers, " les congés payés ".

L'essor du tourisme s'est traduit par une forte progression démographique : de 200 000 habitants en 1860, la population est passée à 500 000 habitants en 1950. Dans la période récente, l'économie s'est diversifiée et la population a connu une croissance considérable, tout particulièrement dans les années soixante avec l'accueil des rapatriés. A l'aube du XXI^{ème} siècle, plus d'un million d'habitants vivent dans les Alpes-Maritimes.

I-13 - Les composantes physiques

Les Alpes-Maritimes constituent avec les Balkans, les deux extrémités de l'Arc Alpin. D'une superficie de 4 300 km², limité au Sud par la Méditerranée et au Nord par les hauts sommets du Mercantour, le département est essentiellement montagneux.

Le **relief** des Alpes-Maritimes est extrêmement contrasté. La montagne occupe le Nord et le centre du département, jusqu'à une altitude de 3 000 mètres dans le massif du Mercantour, le point culminant - 3 143 mètres - étant le mont Gelas. Les Préalpes niçoises à l'Est s'étendent jusqu'à la mer. De nombreuses vallées : vallées du Var, de la Tinée, de la Vésubie et de la Roya, découpent ces montagnes. Quant au rivage, il présente trois saillies importantes : le Cap d'Antibes, le Cap Ferrat et le Cap Martin.

Deux types de **cours d'eau** se distinguent :

- ceux qui prennent leur source dans la haute montagne : le Var, le Cians, la Tinée, la Vésubie, la Roya, dont le débit est maximum en automne et au printemps,
- ceux qui naissent dans les Préalpes : le Paillon, la Cagne, l'Estéron, la Brague, le Loup et la Siagne, seuls les deux derniers ayant un bon débit en toute saison.

La plupart de ces cours d'eau ont un caractère torrentiel.

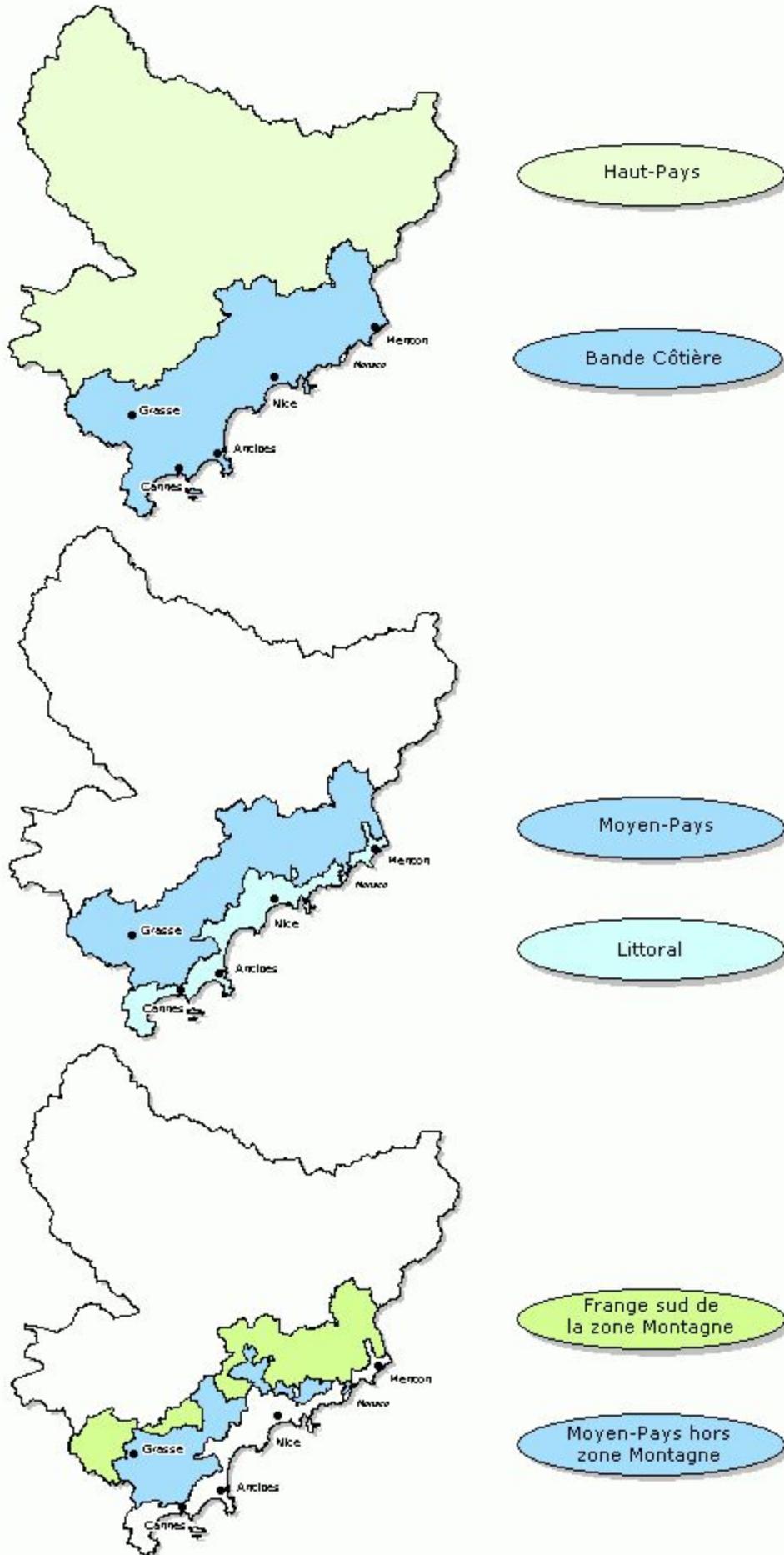
La côte bénéficie d'un **climat** tempéré - les hivers sont adoucis par la présence de la mer - et d'un ensoleillement important, surtout en été (2 800 heures de soleil par an). Toutefois, la variété des reliefs et de l'exposition crée dans le département d'importantes différences climatiques : les vallées sont fraîches et la montagne est enneigée en hiver. La pluviosité caractéristique du climat méditerranéen, qui se manifeste essentiellement en automne et au printemps, est importante en quantité sur la côte (en moyenne 800 mm par an, plus que dans la région parisienne), mais elle est concentrée sur un nombre restreint de jours.

I-14 - La Bande Côtière et le Haut-Pays

Les Alpes-Maritimes se présentent comme un département de contrastes. Ces différences structurelles apparaissent aussi bien au niveau du peuplement et des activités que des reliefs ou du climat.

Pour faciliter l'analyse, les 163 communes du département ont été regroupées en fonction de leur situation géographique.

3 - Les territoires de la DTA



La Bande Côtière :

- 76 communes constituent “ **la Bande Côtière** ” qui englobe l’aire urbaine des Alpes-Maritimes. Ce sont les 74 communes qui composent l’aire des trois schémas directeurs (celui de Grasse-Cannes-Antibes, celui de Nice et celui de Menton) auxquelles ont été ajoutées deux communes localisées dans le secteur stratégique de la basse vallée du Var : Bonson et Gilette,
La Bande Côtière représente le quart de la superficie du département. 982 000 habitants y résident. La densité est de 883 habitants au km².

Dans la Bande Côtière peuvent également être distingués :

- **le Littoral** : il s’agit des 16 communes soumises à la “ loi littoral ” ;
- **le Moyen-Pays** qui englobe 60 communes non “ littorales ”, dont 32, situées dans le champ d’application de la loi “ montagne ”, constituent la “ **Frangé sud de la zone Montagne** ”.

Le Haut-Pays :

- il concerne 87 communes. Avec 30 000 habitants, le Haut-Pays a une très faible densité de population : 9 habitants au km².

Ces “ découpages ” territoriaux utilisés, notamment, pour l’élaboration des modalités d’application des “lois littoral” et “montagne”, s’appuient sur la réalité de l’implantation humaine et du fonctionnement de la conurbation. Ils ne préjugent en rien de la constitution d’entités institutionnelles ou administratives.

Spécificité de la zone "Montagne" des Alpes-Maritimes dans le massif des Alpes du Sud

La zone de montagne, qui couvre 86 % des Alpes-Maritimes, est comprise dans le massif des Alpes du Sud.

Au sein de ce massif, la spécificité de la zone "Montagne" des Alpes-Maritimes est résumée dans le nom même du département : c'est l'endroit où les Alpes aboutissent dans la mer. En raison précisément de la proximité de la mer d'où provenaient les invasions barbaresques, les villages perchés sont nombreux (près de 6 chefs-lieux de communes sur 10 possèdent cette caractéristique).

Cette spécificité a été mise en évidence par "L'inventaire du patrimoine naturel", réalisé en 1988 par le Ministère de l'Environnement qui souligne que le département tient une place à part et que son intérêt biologique est mondialement connu. Ainsi : "le nombre et la diversité d'origine des espèces végétales qui y sont recensées (...) ont même conduit certains phytogéographes à considérer ce département comme une unité biogéographique à part entière."

Cet intérêt biologique se traduit par l'importance des superficies couvertes par les Z.N.I.E.F.F. (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique), situées pour 95 % en zone "Montagne".

On peut enfin observer que la zone "Montagne" des Alpes-Maritimes n'est elle-même pas homogène puisque l'analyse des particularités géographiques locales ont conduit à distinguer une "Frangé sud" qui a pour caractéristiques essentielles d'être très urbanisée et liée à l'économie littorale.

I-2 - L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT

Le relief du département est extrêmement contrasté : un quart du département est constitué de plaines littorales et de vallées, tandis que les 75 % restants sont des espaces d'une hauteur supérieure à 700 mètres d'altitude, dont 10 % dépassent les 2 000 mètres.

Si les sols bâtis et les zones naturelles ne se distinguent pas vraiment en pourcentage par rapport à la moyenne nationale, il n'en est pas de même des surfaces arables, extrêmement rares (moins de 2 % du territoire) et des boisements, au contraire, très importants (44 %). A titre de comparaison, ce pourcentage est de 38,6 % pour la région Provence - Alpes - Côte d'Azur.

I-21 - Etat des lieux en terme de protection

I-211 - Qualité physique des milieux

La qualité physique des milieux dépend de l'état de l'air, de l'eau et des sols. Ces trois milieux entretiennent des relations étroites, si bien qu'une dégradation de l'un se répercute sur les deux autres.

- En ce qui concerne l'**air**, on enregistre un dépassement des seuils de qualité pour le dioxyde d'azote, dû essentiellement aux rejets de l'automobile, sur les deux agglomérations de Nice et de Grasse-Cannes-Antibes. Le dépassement du seuil d'information à la population pour ce polluant n'a pas encore été mesuré par le réseau de surveillance, mais la probabilité qu'il soit atteint existe. Pour l'ozone, le seuil d'information à la population est atteint entre 0 et 5 jours par an, répartis de mai à septembre. Par contre, le dioxyde de soufre, caractéristique des polluants d'origine industrielle, atteint des niveaux très faibles et largement en dessous des normes.
- **L'eau** : les milieux aquatiques exceptionnels, globalement de bonne qualité et fortement équipés du point de vue hydroélectrique, se situent essentiellement dans le Haut-Pays. L'eau est ainsi utilisée pour l'alimentation en eau potable, agricole et industrielle du littoral. Toutefois, les extractions de matériaux ont perturbé le fonctionnement des rivières.
Dans les milieux urbains du Moyen-Pays et du littoral, le réseau hydrographique est, par endroits, pollué par les rejets domestiques et industriels et par la présence de décharges.
Si les rejets industriels en matières toxiques restent faibles, il peut arriver que ceux du littoral soient chargés du point de vue bactériologique ainsi qu'en matière en suspension véhiculée par les ruissellements pluvieux. Il faut toutefois noter que fin 1997, les capacités théoriques d'épuration étaient de 1 882 000 équivalents/habitants et que 99,5 % de la pollution étaient traités dans des ouvrages au fonctionnement satisfaisant.
- **Les sols** : la contamination des nappes souterraines par les métaux lourds d'origine industrielle est quasiment inexistante. Les rejets de l'agriculture intensive sont négligeables compte tenu des faibles surfaces qui lui sont consacrées.

I-212 - Les risques naturels

Plusieurs facteurs liés à la géologie, aux reliefs, au climat (violence des précipitations) et à l'état dégradé de la végétation contribuent à l'intensité des **phénomènes érosifs et torrentiels**.

Une part importante du territoire de montagne est concerné par les **risques d'avalanche**, notamment le bassin de la Tinée, du Haut-Var et de la Roya.

Les mouvements de terrains sont favorisés par la géologie et le relief du département, mais ne se manifestent, en règle générale, que de façon ponctuelle.

De nombreux espaces urbanisés ainsi que des liaisons routières et ferroviaires, sont exposés aux **chutes de blocs rocheux**, ce qui freine leur développement.

Le risque "incendie" se manifeste essentiellement sur la zone littorale. 2 % des feux sont à l'origine de 75 % des surfaces incendiées.

En ce qui concerne **le risque "inondation"**, le département est soumis à des orages violents localisés sur quelques versants mais aussi à de longues périodes pluvieuses aux périodes d'équinoxe. Dans la zone littorale, ce risque, très important, est induit par les ruissellements provenant de pluies exceptionnelles et par les crues des rivières à caractère torrentiel. Il est augmenté dans le Moyen-Pays lorsque l'urbanisation extensive n'est pas maîtrisée. Par contre, ce risque est faible dans le Haut-Pays, sauf pour les villages situés aux confluent de cours d'eau.

L'ensemble du département est soumis à des **risques sismiques** de type 2 et de type 1 b. Depuis 1992, les bâtiments nouveaux sont soumis à des règles de construction parasismiques.

I-213 - Ecosystèmes et biodiversité

Les espèces végétales sont nombreuses : 2 700 espèces, soit 62 % de l'ensemble de celles rencontrées en France. De ce point de vue, le département, au confluent de plusieurs climats, représente une des plus grandes richesses d'Europe. Il est également très riche du point de vue de la faune et de la géologie.

Son intérêt biologique est mondialement connu comme en attestent l'importance des superficies couvertes par les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique¹(ZNIEFF), les sites éligibles au réseau Natura 2000 et l'existence du parc du Mercantour.

I-214 - Le littoral et la mer

L'étage infralittoral est le plus riche. Les herbiers de posidonies subissent différentes atteintes mais ils font l'objet d'un suivi régulier. 22 zones, couvrant 4 785 hectares, sont recensées dans "l'inventaire" des Z.N.I.E.F.F. maritimes, en cours de réactualisation. Plusieurs zones marines sont protégées au titre de la pêche.

Les 148 points de baignade autorisés sont contrôlés en été : ils sont classés en A et B selon les normes européennes. L'état de la pollution des matières vivantes par les métaux lourds, notamment, est suivi dans le cadre du réseau national d'observation du ministère de l'environnement. La qualité n'apparaît médiocre que pour le zinc et le plomb. Les autres pollutions ne posent pas de problème.

¹ Une superficie de 78,4 % du territoire des Alpes-Maritimes est couverte par des Z.N.I.E.F.F. (40,5 % de P.A.C.A.) et 152 communes sur les 163 que compte le département, sont concernées.

I-215 - Les espaces agricoles

En butte à la pression urbaine, les espaces agricoles se sont considérablement raréfiés, puisqu'aujourd'hui, il ne reste plus, en cultures, que 5 000 hectares, dispersés sur 2 500 exploitations. Dans les années cinquante, l'agriculture pouvait être considérée comme l'une des premières activités du département, drainant 38 % des actifs contre moins de 2 % actuellement. Mais, si la place de l'agriculture dans l'économie départementale peut être estimée comme secondaire, du moins dans les communes du littoral, sa fonction de "coupure verte d'urbanisation", structurant et diversifiant l'espace, est devenue primordiale.

En montagne, elle contribue, avec les pâturages, à l'entretien de l'espace naturel. Elle donne également la possibilité de gérer les territoires soumis aux risques naturels.

I-216 - La forêt

La forêt occupe 190 000 hectares situés pour l'essentiel dans la zone Montagne. Le domaine forestier est partagé entre les communes (40 %) et les propriétaires privés (60 %), dont 25 % sont agriculteurs.

Les espèces les plus représentées sont le pin sylvestre, le mélèze et le chêne pubescent. La forêt est actuellement en extension sur les terrains anciennement agricoles ou pastoraux, mais plusieurs facteurs limitent la récolte sylvicole. Ces forêts servent de support à des activités telles que la chasse, le pâturage, le ramassage des champignons et à des activités sportives.

Les massifs forestiers littoraux jouent également un rôle paysager, écologique (préservation d'habitat et d'espèces spécifiques) et social pour ceux qui sont ouverts au public. Ils sont cependant très exposés aux incendies.

I-217 - Le paysage

Il concourt à l'image de marque de la Côte d'Azur. Les éléments naturels de la façade maritime tels que baies et caps délimitent les unités de paysage. Les communes côtières possèdent un patrimoine urbain souvent remarquable : vieilles villes et villages anciens, résidences et parcs datant de la " belle époque ".

Le Moyen-Pays a conservé une grande valeur paysagère : villages remarquables, végétation abondante et structures paysagères où dominent restanques et oliveraies, cours d'eau et espaces boisés séparant les quartiers urbanisés caractérisent le paysage malgré une forte extension de l'habitat individuel.

La montagne, dont la " Frange sud " constitue l'arrière-plan paysager des communes du littoral, se distingue par la diversité de ses paysages, de ses vallées et massifs aux caractères très contrastés.

Le nombre particulièrement important de sites classés (45) et inscrits (36) n'est pourtant qu'un reflet imparfait de la richesse paysagère des Alpes-Maritimes. Ces protections sont concentrées en majorité sur la frange côtière, et le département ne comprend que très peu de grands sites naturels classés (les Baous, l'Estérel, la vallée des Merveilles).

I-218 - Production et gestion des déchets

La quantité de déchets ménagers et assimilés produits dans le département est estimée à un million de tonnes par an.

98 % de ces déchets, produits par les communes de la Bande Côtière, sont traités par trois usines d'incinération (Nice, Antibes et Monaco) et la décharge de Villeneuve-Loubet. Les déchets du Haut-Pays sont traités par l'unité de broyage de Belvédère et les quatre fours d'incinération d'Isola, Tende, Valberg et Valderoure.

Toutes les communes du département, à l'exception de deux d'une centaine d'habitants chacune, sont desservies par un système de collecte. Les déchets sont évacués vers des centres de traitement autorisés au titre des "installations classées". Le tri sélectif des ordures ménagères (un seul centre de tri existe) ainsi que la valorisation des matières (qui n'est que de 44 % du gisement global) ne sont pas assurés de manière suffisamment performante dans le département.

Le fonctionnement des 20 déchetteries (dont 10 importantes) est souvent sommaire. Rares sont celles qui valorisent autre chose que la ferraille. Certains secteurs du département ne disposent d'aucun centre spécifique, ce qui entraîne une incidence sur l'apparition de décharges sauvages.

La fermeture de la décharge du Jas-de-Madame à Villeneuve-Loubet implique de mettre en place des unités de traitement et, à court terme, de trouver des solutions afin de traiter près de 300 000 tonnes d'ordures ménagères.

I-219 - Environnement et santé

Un problème peut se poser pour l'ozone en été à cause du fort ensoleillement. L'ozone peut provoquer des irritations pulmonaires et oculaires. Sont concernées, non seulement les populations de la périphérie des grandes villes, mais également, celles des moyennes et petites communes du département.

Le dioxyde d'azote et les odeurs des véhicules affectent essentiellement les populations des agglomérations.

Il faut, enfin, signaler les nuisances sonores provoquées par les transports aériens, ferrés et routiers.

I-22 - Conclusion : un capital qui s'est effrité

Sur la bande côtière, la croissance urbaine rapide, désordonnée et surconsommatrice d'espace s'est effectuée souvent au détriment du cadre de vie. Dans ce contexte en effet, les espaces agricoles et forestiers ont été en général considérés, soit comme des espaces immédiatement disponibles, soit comme des réserves foncières destinées à être urbanisées ultérieurement. Cette tendance s'est traduite par la consommation sur une période de vingt ans, de 20 % de la superficie de la bande côtière.

Du fait de leur raréfaction, les espaces naturels de l'agglomération littorale jouent un rôle accru dans la perception du paysage de la Côte d'Azur. Leur préservation est une garantie de la qualité de l'aménagement, et donc de la pérennité du développement.

De plus, certains centres urbains ont connu un processus de dégradation préjudiciable au fonctionnement de l'agglomération et à son image.

Dans ce contexte, la protection de l'environnement, des espaces naturels, agricoles et forestiers est, moins une contrainte qu'une nécessité, pour assurer le développement durable des Alpes-Maritimes et permettre au département de garder, ou de retrouver, son pouvoir d'attraction et de séduction. Cette priorité, jointe aux difficultés induites par le relief et par les risques naturels, renforce la nécessité d'une gestion économe de l'espace.

Dans le Haut-Pays, le problème essentiel, dont les effets ne sont pas encore complètement apparents, est l'expansion de la forêt au détriment des anciennes cultures. La protection de l'environnement nécessite la mise en place d'actions en faveur de la gestion de l'espace et du maintien des activités humaines.

I-3 - LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La qualité de ses sites et de son climat ont fait des Alpes-Maritimes l'un des départements français les plus attractifs.

Cette attractivité a été à l'origine d'un développement économique fondé d'abord sur l'essor du tourisme international, puis, plus récemment, sur celui des hautes technologies. Ces deux secteurs constituent aujourd'hui des piliers de l'économie azurée. En revanche, la structure industrielle de la Côte d'Azur est faible : le secteur secondaire (hors B.T.P.) y regroupe en effet presque deux fois moins d'emplois que la moyenne nationale. Quant aux activités agricoles (secteur primaire), elles ne représentent plus aujourd'hui que 2 % des emplois. Ces secteurs ne doivent cependant pas être négligés dans la mesure où ils jouent un rôle important dans la structure de l'emploi du département. Ils représentent, en effet, une offre diversifiée d'emploi, susceptible de s'adapter aux caractéristiques socio-professionnelles et aux compétences diverses d'une population. Tel est le cas de la zone départementale de Carros-Le-Broc qui, avec 7 500 emplois, est la principale zone d'activités industrielles des Alpes-Maritimes.

Les Alpes-Maritimes se sont dotées de solides infrastructures d'accueil qui ont permis une forte croissance pendant une trentaine d'années. Cette croissance s'est cependant sensiblement ralentie depuis 1990, en raison de deux facteurs essentiels : une conjoncture économique défavorable et la rareté des espaces " faciles " à urbaniser.

I-31 - Un développement performant

La fonction d'accueil : accueil touristique et accueil des retraités, représentant de l'ordre de 40 % des emplois et le tertiaire supérieur : hautes technologies, recherche-développement, constituent les deux moteurs de l'économie azurée. L'ensemble est complété par un appareil productif dominé par le secteur du bâtiment et des travaux publics et par un secteur tertiaire, marchand et non marchand, très développé.

I-311 - La dynamique touristique

Le soleil et la mer, ainsi que la neige dans le Haut-Pays, ont constitué la base d'une offre touristique azurée qui s'est progressivement diversifiée. S'appuyant sur sa forte image internationale, la Côte d'Azur a développé le tourisme d'affaires et les manifestations culturelles. Cette diversification de l'offre contribue à un meilleur étalement de la fréquentation. La population touristique évolue, selon la saison, entre 50 000 et 700 000 touristes : la période basse se situant mi-novembre et la pointe étant atteinte autour du 15 août.

En 1999, avec 9 millions de visiteurs dont plus de la moitié sont étrangers, essentiellement européens, et un volume global de nuitées qui atteint les 70 millions, les Alpes-Maritimes (y compris Monaco) représentent la deuxième destination touristique française après l'Île-de-France. Le département prend plus de 1 % de part du marché du tourisme mondial.

C'est le seul département français qui cumule quatre types de tourisme : balnéaire, urbain, rural et montagnard. L'augmentation de la fréquentation touristique constatée ces dernières années a bénéficié essentiellement à la côte (notamment à Nice), la fréquentation du Haut-Pays demeurant stable : environ 500 000 touristes par an.

Le rayonnement international du département est dû non seulement à une offre considérable en matière d'équipements et d'hébergement, mais aussi à la qualité et à la diversité de ceux-ci. Ainsi, sur le plan des équipements, les Alpes-Maritimes, qui bénéficient d'un aéroport par lequel transite la moitié des touristes étrangers et du premier port français d'accueil de croisières, offrent à la clientèle touristique : 9 centres de congrès, 14 casinos, 15 golfs, 36 ports de plaisance et 13 stations de sports d'hiver, dont trois ont une vocation de séjour.

Sur le plan de l'hébergement, le parc hôtelier dispose de 762 établissements hôteliers classés et de 118 résidences de tourisme, dont le nombre a doublé en dix ans. Il représente 5 % de l'équipement national et 40 % du parc régional et se caractérise par une forte proportion d'hôtels 4 étoiles et de luxe (plus de 30 %).

Il faut toutefois noter que 60 % des touristes logent en résidences secondaires ou chez des parents ou amis. Quant aux campings et gîtes, ils accueillent moins de 2 % des touristes.

La Principauté de Monaco dispose par ailleurs de 17 hôtels haut de gamme et de plusieurs équipements touristiques (notamment des centres de congrès, un jardin exotique, quatre casinos), deux ports de plaisance et un hélicoptère qui relie 40 fois par jour, Monaco à l'aéroport de Nice. Plus de 550 congrès sont organisés chaque année.

I-312 - L'émergence des hautes technologies et l'exemplarité du modèle sophilite

Les atouts qui ont contribué à la croissance touristique ont également favorisé dès le début des années 60, le développement des hautes technologies. Ce développement a résulté d'une volonté commune de l'Etat, du département et de la chambre de commerce, de diversifier l'économie azurienne et de réduire les risques liés à une monoactivité.

Avec l'apport d'activités nouvelles, dont le "chiffre d'affaires" égalait dès le début des années 90 celui de l'industrie touristique, la création de la technopole de Sophia-Antipolis a profondément modifié la structure économique des Alpes-Maritimes. Concentrant aujourd'hui plus de 40 % des emplois de recherche et développement du département, la technopole est devenue progressivement un pôle d'entraînement de la croissance : vingt-cinq ans après sa naissance, cette opération majeure d'aménagement accueille au 1^{er} janvier 2001, 1 350 raisons sociales et a créé 23 500 emplois directs. On a pu évaluer par ailleurs que 10 emplois créés à Sophia génèrent 12 emplois connexes dans le département.

Le phénomène sophilite a, également, largement contribué à la notoriété de l'enseignement supérieur et de la recherche dispensés dans la métropole azurienne.

A l'heure actuelle, les hautes technologies implantées dans les Alpes-Maritimes s'illustrent par quatre pôles d'excellence : trois sont représentés à Sophia (les technologies de l'information et de la communication, les sciences du vivant, les sciences de la terre et de l'environnement) et un, l'aéronautique, à Cannes. L'importance du pôle aromatique et chimie fine dans le pays grassois doit également être soulignée.

I-313 - L'aéroport de Nice-Côte d'Azur : une pièce maîtresse

Deuxième aéroport de France (après Paris) et véritable outil de désenclavement, l'aéroport de Nice est devenu l'un des éléments essentiels du développement du département.

Il a assuré en 2000 un trafic annuel de plus de neuf millions de passagers, dépassant des métropoles européennes telles que Lisbonne, Genève ou Hambourg. Le rythme annuel d'accroissement de passagers constaté au cours des dernières années (entre 7 et 9 %), apparaît nettement supérieur à ceux de l'Europe et du monde (4 à 5 %).

Ces indicateurs illustrent la dynamique économique du département ainsi que sa connexion avec les territoires lointains, notamment avec les grands centres d'affaires européens et internationaux.

Ce phénomène ne doit cependant pas occulter le fait que l'aéroport de Nice se positionne également comme un outil au service d'une euro-région comprenant l'Est du département du Var, la Ligurie et le Piémont.

Avec la plate-forme de Cannes-Mandelieu, le département dispose également d'un aéroport voué à l'aviation générale, situé au premier rang des aérodromes d'aviation générale en France (plus de 70 000 passagers en 1998).

I-32 - Un développement qui demeure fragile

I-321 - La grande sensibilité de l'économie départementale à la conjoncture

L'évolution de l'emploi met en évidence la sensibilité particulière de l'économie départementale à la conjoncture : tandis que les périodes de croissance globale se traduisent par une hausse de l'emploi supérieure à la moyenne nationale, les périodes de ralentissement amplifient la chute de l'emploi.

Cette sensibilité tient à une structure d'activités dominée par des secteurs fortement dépendants des dépenses de consommation des ménages. En effet, la fonction d'accueil (tourisme, retraités) engendre une hypertrophie des activités commerciales et de services aux particuliers. Ainsi, une baisse des consommations touristiques se répercute directement sur les revenus et les dépenses des agents économiques locaux et affecte plus fortement l'emploi. Ces variations de l'activité touristique ont des répercussions particulièrement sensibles dans les secteurs d'activités du bâtiment, du commerce, de l'hôtellerie et de la restauration.

I-322 - Tendances et mutations du tourisme national et international

Bien que forte, la position touristique de la Côte d'Azur ne peut être considérée comme définitivement acquise : sa fréquentation actuelle n'évolue pas au rythme mondial et sa part dans le tourisme national décroît.

La raison de ce phénomène réside essentiellement dans l'exacerbation d'une concurrence à laquelle les structures touristiques des Alpes-Maritimes ont encore du mal à faire face pour répondre aux demandes d'une clientèle de plus en plus exigeante.

Cette concurrence se manifeste à plusieurs niveaux. Sur le plan géographique, on constate que le tourisme européen perd des parts de marché au profit des Amériques et de la zone Asie-Pacifique. Sur le plan des prix, la disparité des monnaies pèse encore davantage sur les rapports qualité/prix et l'accès à de nouvelles destinations est encouragé par la guerre tarifaire entre les compagnies aériennes. Sur le plan des produits, enfin, une solvabilité moins grande a conduit à une réduction des séjours et à l'élaboration de produits "complets" associant transport, hébergement et activités.

Par ailleurs, une sensibilité croissante au thème de l'environnement pourrait jouer en défaveur d'une bande côtière très urbanisée où les paysages ne sont pas toujours d'une qualité homogène.

I-323 - Les enjeux du modèle sophilopolitain

Jusqu'au début des années quatre-vingt-dix, dans un contexte de forte croissance, Sophia-Antipolis a largement contribué à la mutation socio-économique de la Côte d'Azur. Cependant, des facteurs exogènes et endogènes mettent en évidence les limites actuelles de l'impact de Sophia-Antipolis sur l'économie du département.

En premier lieu, il apparaît que la structure des entreprises qui s'implantent sur le parc évolue et semble se fragiliser pour plusieurs raisons.

Les grandes firmes implantées sur le site connaissent des situations contrastées :

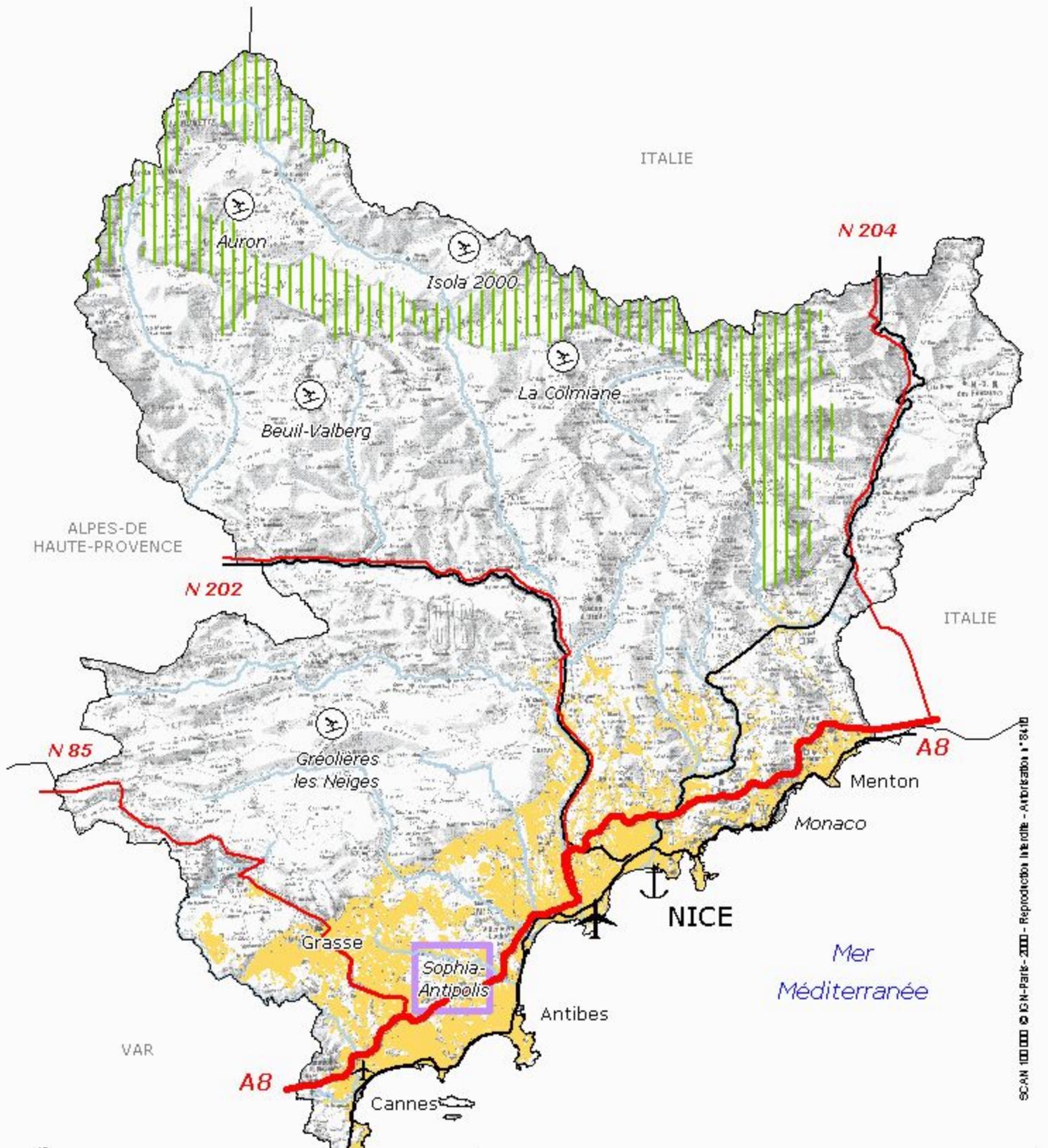
- les firmes appartenant au secteur de la santé ont une représentation de plus en plus réduite ; certains sièges sociaux ont disparu et l'ensemble de ce secteur ne bénéficie plus de la croissance des années quatre-vingts ;
- les firmes qui se développent le plus rapidement, et qui concentrent la quasi totalité de la croissance de l'ensemble du parc en terme d'emplois, appartiennent au secteur des nouvelles technologies de l'information, aux services, à l'enseignement supérieur et à la recherche. Les activités liées au commerce et aux associations sont également en train de progresser. Ces dernières implantent sur le site une activité à caractère volatil (conseil et développement, centre client, notamment dans les réseaux de télécommunications), au détriment d'activités tournées vers l'équipement et le matériel. Par contre, la conjoncture est moins favorable pour les entreprises appartenant au secteur des composants informatiques ;
- les entreprises nouvellement implantées sont de taille moyenne (80 % de celles arrivées entre 1997 et 1998 avaient moins de 10 salariés). Toutefois, depuis 2 ans, l'installation d'établissements de renom international, relevant du secteur des technologies de l'information, semble confirmer le regain d'intérêt que représente le site de Sophia-Antipolis en terme de marché local de l'emploi ;
- du fait de leur appartenance à ce secteur tertiaire en pleine expansion, les entreprises ont souvent une faible implication capitalistique, ce qui renforce le risque d'instabilité de leur implantation locale ;
- toutes activités confondues, les entreprises à capitaux étrangers concentrent près d'un quart des emplois du parc, et leurs centres de décision sont souvent implantés à l'étranger.

En second lieu, la technopole, analysée sous l'angle marché-conception-production, comporte trois fonctions de caractéristiques différentes :

- la fonction conception, par le biais des hautes technologies, des services aux entreprises, des fonctions supérieures des entreprises, est privilégiée ;
- la fonction production est sous-représentée, le tissu local d'entreprises de sous-traitance étant très faible ;
- la fonction exportation, dont la part est très importante dans le chiffre d'affaires des entreprises les plus dynamiques, n'a aucun lien avec le marché régional, celui-ci étant inexistant.

Ainsi, la greffe du pôle de Sophia-Antipolis sur le tissu économique régional n'est pas toujours réussie et la dynamique du parc est structurée à partir d'éléments qui ne garantissent pas la pérennité de son développement.

4 - Etat actuel



I-33 - Un développement restreint dans le Haut-Pays

Le tourisme représente le moteur de l'activité économique du Haut-Pays, mais il souffre d'une répartition géographique très inégale. Alors que la haute montagne bénéficie de la présence des stations de ski (même si l'enneigement est irrégulier d'une année à l'autre) et du parc du Mercantour, l'élaboration d'un produit "moyenne montagne" reste à concrétiser.

L'agriculture, dont l'agro-pastoralisme constitue le maillon principal, n'occupe plus qu'une place marginale dans l'activité économique, à l'exception de secteurs arables assez importants dans le haut-pays grassois. La forêt de production, qui ne s'étend que sur 30 000 hectares environ, soit 15 % de l'espace forestier, est régulièrement exploitée tous les 10 à 20 ans.

Ces activités jouent cependant un rôle important sur le plan de l'écologie et du paysage et assurent le maintien d'une présence humaine sur des territoires durement frappés par la déprise. Elles constituent ainsi un atout primordial pour la mise en valeur d'un potentiel touristique important, mais fragile. En effet, la fermeture des milieux naturels, due à l'envahissement par la forêt des terroirs agricoles et des zones de parcours, entraîne une banalisation des sites et porte atteinte à la biodiversité alors que le maintien de la diversité des paysages et des milieux est indispensable au développement d'une offre touristique axée sur la nature et le patrimoine identitaire.

I-34 - Conclusion : diversifier et dynamiser toutes les branches de l'économie

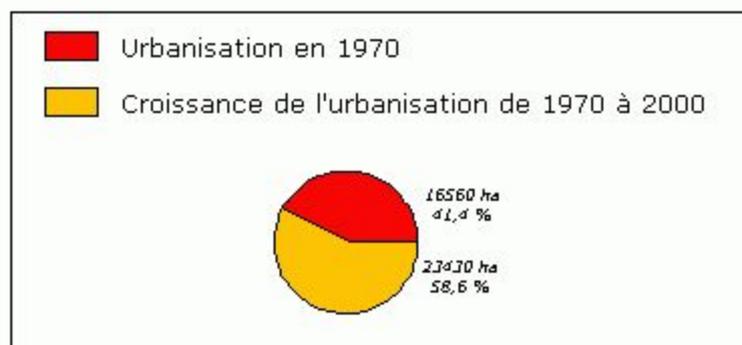
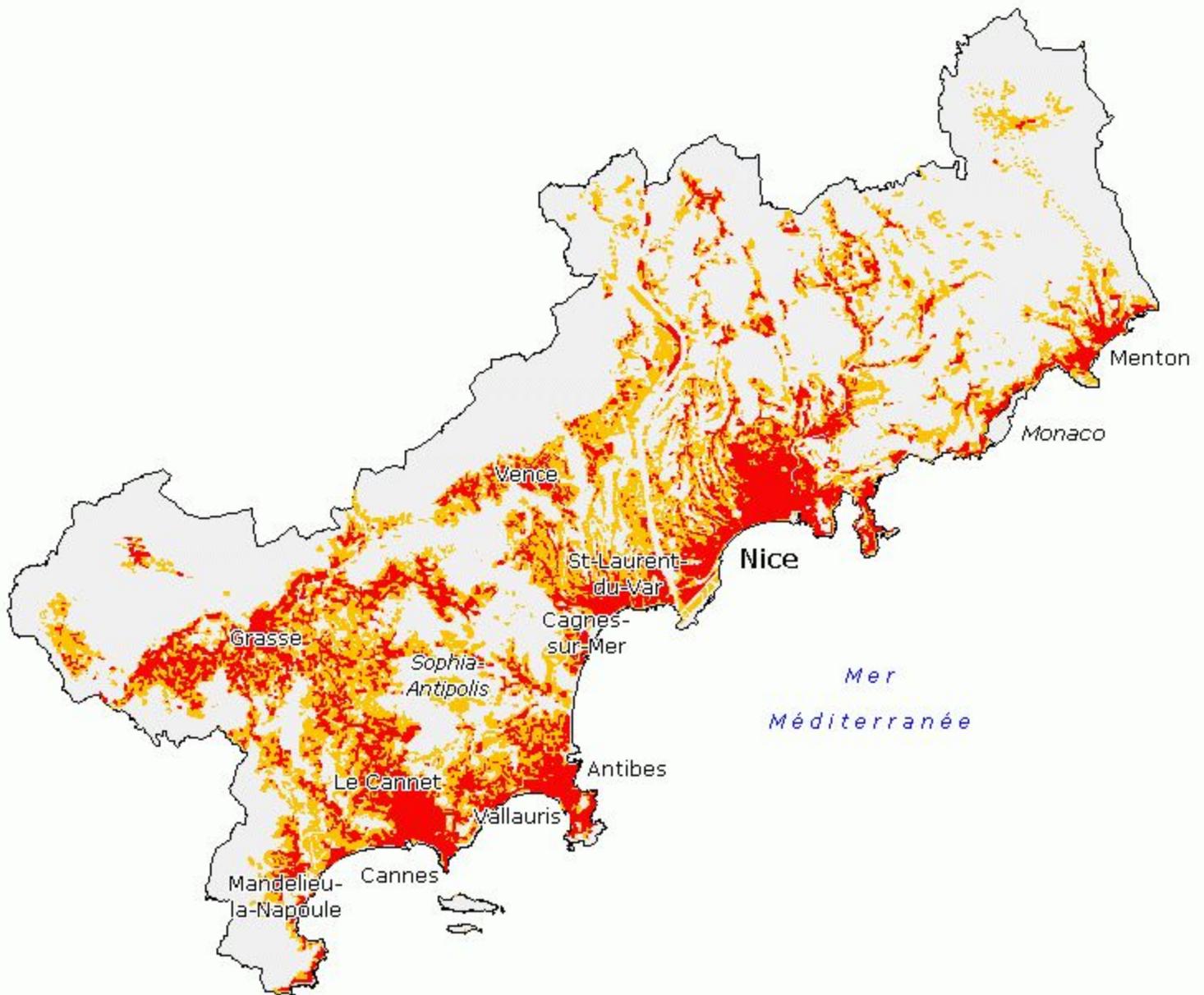
Comme tous les autres territoires de l'hexagone, le département est confronté à la mondialisation de l'économie qui exacerbe les phénomènes concurrentiels et à l'évolution rapide de la technologie qui fait apparaître de nouvelles branches d'activité. Il doit s'adapter, sans pour cela négliger les activités traditionnelles, industrielles, artisanales et agricoles en particulier, qui correspondent à une structure d'emplois classiques.

Assurer la pérennité et la redynamisation de l'économie touristique azurienne met en lumière l'importance déterminante de la qualité d'un territoire constitué de plusieurs entités ayant chacune leurs spécificités et leurs complémentarités. Au-delà des produits purement touristiques, la qualité de ce territoire concerne, non seulement, les paysages, l'environnement, le patrimoine naturel et historique, mais également toutes les fonctions urbaines.

Premier parc scientifique d'Europe, Sophia-Antipolis ne détient plus aujourd'hui le monopole des hautes technologies. Pour que son développement futur soit assuré, il conviendra de s'appuyer sur une stratégie fondée sur la valorisation de ses pôles d'excellence et sur une meilleure intégration au sein de l'agglomération Côte d'Azur.

Par ailleurs, les nouvelles technologies de l'information et de la communication doivent être mises en œuvre et développées dans les Alpes-Maritimes avec une attention toute particulière. S'appuyant sur les réseaux de compétences liées au parc de Sophia-Antipolis, elles doivent permettre d'apporter une contribution positive, en matière d'aménagement du territoire, aux exigences de protection d'un environnement exceptionnel.

5 - Evolution de l'urbanisation sur la Bande Côtière



I-4 - LE DEVELOPPEMENT SOCIAL ET URBAIN

I-41 - Un développement dynamique

I-411 - Une forte croissance démographique par apport migratoire

Le développement urbain des Alpes-Maritimes résulte d'une croissance démographique remarquable : la population, qui a doublé en un demi siècle, atteint 1 011 000 habitants en 1999. Cette croissance, dont le taux annuel était supérieur à 1 % dans les années 80, s'est sensiblement ralentie avec un taux de 0,4 % entre 1990 et 1999.

Elle provient du seul solde migratoire. L'apport extérieur de population a permis de limiter le vieillissement. La proportion de personnes âgées de plus de 65 ans est cependant forte (22 %).

I-412 - Des densités élevées sur le littoral opposées à la faiblesse de l'occupation humaine dans le Haut-Pays

Avec plus d'un million d'habitants en 1999, les Alpes-Maritimes représentent la deuxième densité résidentielle et économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, troisième de France avec ses 4,5 millions d'habitants.

Toutefois, la densité moyenne du département : 235 habitants au km², masque de fortes disparités. Sur la Bande Côtière sont implantés 883 habitants au km² alors que sur la zone "Littoral", on en dénombre 2 545, et 366 dans les communes du Moyen-Pays de la Bande Côtière.

En effet, les contraintes dues au relief ont conduit à un développement linéaire de l'agglomération le long du littoral qui concentre les flux d'échange. Cette concentration s'est matérialisée par une succession de pôles cherchant à rassembler les fonctions et les services, la concurrence prenant parfois le pas sur la complémentarité.

A l'inverse, le Haut-Pays, avec une densité de 9 habitants au km², représente 75 % de la superficie du département et n'accueille que 3 % de la population. De plus, c'est un secteur compartimenté en vallées peu reliées entre elles et qui convergent vers les agglomérations littorales. La structuration du territoire en bassins de vie n'est pas complètement réalisée, certains secteurs ne disposant pas de véritable bourg-centre.

I-413 - Les fonctions stratégiques de l'agglomération " Bande Côtière "

Ces fonctions qui concernent les domaines de l'enseignement, de la recherche et de la culture, classent l'agglomération azurienne dans les premiers rangs des agglomérations françaises.

L'appareil universitaire accueille aujourd'hui 28 000 étudiants. L'université de Nice-Sophia-Antipolis comprend neuf unités de formation et de recherche, un institut universitaire professionnalisé (I.U.P.), un institut universitaire technique (I.U.T.) divisé en 8 départements situés à Nice, Sophia-Antipolis, Cannes et Menton, l'école supérieure en sciences informatiques (E.S.S.I.), l'école supérieure d'ingénieurs de Nice-Sophia-Antipolis (E.S.I.N.S.A.) et l'institut universitaire de formation des maîtres (I.U.F.M.). Il faut aussi noter la présence de l'observatoire de la Côte d'Azur à Nice auquel est rattaché le centre d'études et de recherches géodynamiques et astronomiques du plateau de Calern, qui comporte également un site à Grasse, ainsi que celle de l'observatoire océanologique de Villefranche-sur-Mer.

Parallèlement à l'université, le département est doté de 33 classes préparatoires aux concours d'accès aux grandes écoles, de 2 écoles de commerce et de 2 écoles d'ingénieurs.

La dimension universitaire apparaît cependant encore insuffisante : en effet, le nombre d'étudiants accueillis pourrait être plus important et les enseignements dispensés plus diversifiés.

Les deux piliers de la **recherche** sont constitués par l'université et Sophia-Antipolis. 70 % des personnels appartenant au domaine "recherche-développement" du département y travaillent. Environ 2 500 personnes sont impliquées dans la recherche publique. En matière de recherche privée, on estime que dans les 250 entreprises azuréennes considérées comme technologiquement dynamiques, 3 200 personnes sur les 20 000 qu'elles emploient consacrent leur temps à la recherche-développement. La principauté de Monaco est spécialisée dans la chimie fine et les plastiques et elle fait partie du pôle "santé" de la Côte d'Azur avec une dizaine de laboratoires pharmaceutiques.

Les Alpes-Maritimes disposent par ailleurs d'un **patrimoine culturel** bâti remarquable : 70 musées dont trois nationaux, trois fondations aux collections prestigieuses, l'opéra de Nice, 315 monuments historiques, des sites exceptionnels. Elles sont le siège d'une intense activité culturelle : 500 manifestations s'y déroulent, souvent de dimension internationale, au premier rang desquelles se place le festival international du cinéma de Cannes.

Ce potentiel prend une place importante aux côtés du tourisme et des hautes technologies.

Monaco possède également un grand nombre d'équipements culturels : un théâtre et un opéra, 10 musées, dont le musée océanographique couplé avec un institut de recherche. De nombreuses manifestations culturelles et sportives sont organisées, notamment, le "Grand Prix de Monaco". La principauté s'est dotée en 1985 d'un complexe sportif international.

La gestion intercommunale de l'aménagement du territoire est insuffisante au regard de la qualité et du développement de ces fonctions stratégiques :

- la réalité physique de l'agglomération constituée de plusieurs pôles urbains n'a pas connu à ce jour son nécessaire prolongement dans l'affirmation politique d'une plus grande cohésion et d'une plus grande solidarité entre les principales villes qui la composent ;
- la prise en compte intercommunale de l'aménagement du territoire s'avère insuffisante. Ainsi, les seuls syndicats intercommunaux d'études et de programmation qui existent n'ont vocation qu'à réviser les schémas directeurs de Nice, Grasse-Cannes-Antibes et Menton.

I-42 - ... Mais un développement générateur de dysfonctionnements

I-421 - L'explosion des mobilités et les risques de saturation du dispositif transports-déplacements

La forte croissance des déplacements urbains est significative du fonctionnement "métropolitain" de la Bande Côtière. Entre 1990 et 1999, la part des actifs travaillant dans une commune différente de celle de leur résidence principale, est passée de 39 % à 47 % et leur nombre s'est accru de 31 000 !

L'augmentation des déplacements s'explique par le caractère polycentrique de la conurbation doublé d'une importante urbanisation diffuse dans le Moyen-Pays, par l'absence de transports en commun performant et par les comportements contraints des ménages privilégiant l'usage de la voiture individuelle qui représente 85 % de l'ensemble des déplacements motorisés.

Si dans les centres urbains, la marche à pied reste prépondérante, les déplacements en voiture particulière dominent dans le Moyen-Pays, tandis que dans les zones périurbaines denses, les déplacements en transport collectif et voitures particulières s'équilibrent. La part des transports collectifs reste globalement faible en comparaison avec la plupart des agglomérations de taille similaire.

En outre, l'insuffisance structurelle du réseau routier, par défaut de hiérarchisation et de maillage des voies, entraîne, comme cela se constate particulièrement sur les voies longeant le littoral, un mélange des trafics de transit interurbains et de desserte locale. Ce fort trafic s'oppose à la vocation de tourisme et de loisirs du littoral.

Il en résulte une dégradation continue du niveau de service des infrastructures routières, à laquelle les transports collectifs n'offrent pas, aujourd'hui, d'alternative satisfaisante. En effet, le système ferroviaire demeure très largement sous-utilisé, mais aussi sous-développé, et les transports collectifs routiers présentent un système trop éclaté pour dispenser une bonne information et assurer une qualité de service attractive dans la continuité de la chaîne de transports.

I-422 - Un marché du logement convalescent et fragile

Dans les années quatre-vingts, le contexte de forte croissance économique et démographique a orienté l'offre de logements vers le haut de gamme. Cette spécialisation de la production a eu pour effet d'accroître les phénomènes d'exclusion à l'encontre des personnes les plus modestes et d'accroître les difficultés des actifs à se loger. Au début des années quatre-vingt-dix, la croissance s'est considérablement ralentie. Les marchés du logement se sont bloqués et n'ont pas remédié au déficit chronique engendré par cette offre peu adaptée. L'absence de diversité des logements s'est accompagnée d'une segmentation des territoires entraînant de nombreux dysfonctionnements qui se traduisent aujourd'hui par des mécanismes de ségrégation urbaine et par la perte d'influence des villes centres.

Ces dernières années, le marché immobilier a manifesté un dynamisme qui est, à nouveau, plutôt orienté vers la production de résidences secondaires ou de logements " haut de gamme " et qui montre les difficultés à générer une offre qui puisse répondre aux besoins des ménages. Le parc social est restreint, le locatif privé, trop cher ou trop petit, le logement intermédiaire, insuffisant. Le renforcement de la tendance à la réalisation de petits logements entraîne une sur-occupation qui génère une certaine fragilité sociale et une mobilité résidentielle importante.

Dans ces conditions, les perspectives restent préoccupantes. La dynamique des marchés locaux paraît peu apte à répondre à une demande diversifiée. Elle entretient des tendances de ségrégation économique, sociale et géographique. L'absence de projets d'ensemble, soutenus par des actions communales ou intercommunales, contribue à une gestion insuffisante des équipements et de l'espace et à la saturation du marché.

Or, l'habitat, sans être le moteur direct de la croissance, demeure un enjeu prioritaire pour assurer l'attractivité du département.

L'influence de Monaco en matière de logements et d'équipements doit également être soulignée : près de 20 000 actifs travaillant dans la principauté résident en France. Il en résulte une forte demande de logements à loyers accessibles, notamment dans le secteur de Menton, qui se heurte à une offre orientée vers les logements touristiques et le haut de gamme. Le renforcement du pôle d'emploi monégasque dans l'avenir, l'absence du levier que constitue le "versement 1 %" des entreprises situées dans la principauté, rendent nécessaire une stratégie active et coordonnée pour résoudre ce problème.

I-423 - Des problèmes d'implantation d'équipements - infrastructures et superstructures - ou d'activités difficiles à résoudre

La forte urbanisation de la bande côtière et l'absence de maîtrise du développement ont eu pour effet de raréfier l'espace disponible. Cette rareté, qui est accentuée par des contraintes strictes (protection des sites, risques naturels), rend difficile la localisation des équipements publics, en particulier des complexes de valorisation des ordures ménagères, des stations d'épuration et des décharges de matériaux inertes, ainsi que des infrastructures liées aux déplacements et aux transports.

La rareté de l'espace a également une incidence sur le coût des terrains qui hypothèque la création d'équipements de superstructures (écoles, stades...) et de zones d'activités susceptibles de répondre aux besoins d'extension des entreprises artisanales et industrielles locales. Parmi les équipements publics, il faut également relever la vétusté de la maison d'arrêt dont le transfert apparaît nécessaire dans le ressort du tribunal de grande instance de Nice.

Il convient enfin de souligner le problème spécifique que pose l'alimentation en eau à moyen terme, notamment pour l'ouest du département où, dès aujourd'hui, une pénurie d'eau peut apparaître en année sèche.

I-424 - Des risques d'accentuation des déséquilibres et des disparités sociales

Le développement constaté à ce jour a créé un déséquilibre, sur les plans fiscal et fonctionnel, entre les communes constituant les pôles d'emploi de l'agglomération et les communes périphériques réduites à la simple fonction d'accueil de la population active. Une évolution spontanée de cette tendance aurait pour effet d'étendre les handicaps d'une urbanisation subie, aux communes du Haut-Pays les plus proches de l'agglomération.

Sur le plan social ensuite, la fragilité structurelle de l'économie locale conjuguée à sa sensibilité particulière à la conjoncture risque d'aggraver la situation précaire d'une partie de la population d'un département dans lequel on recense 100 000 " pauvres " et qui a enregistré la plus forte croissance régionale de taux de chômage dans les années quatre-vingt-dix.

I-43 - Conclusion : une nécessaire maîtrise du développement

La forte croissance des années quatre-vingts liée à une consommation extensive de l'espace, sans la contrepartie d'une politique de réserves foncières au bénéfice des collectivités publiques, a généré de graves dysfonctionnements en matière de logements et de transports, d'implantation d'équipements et d'activités.

Si le ralentissement de l'activité économique a entraîné une certaine détente, notamment dans le domaine du logement, il n'a toutefois permis, ni de résorber les retards accumulés, ni de résoudre les problèmes de fonctionnement. Des risques de fracture sociale sont notamment apparus en raison de la cohabitation de populations aisées et de populations de faible solvabilité.

Ces constats conduisent à la nécessité de maîtriser le développement afin d'assurer la pérennité de l'attractivité du département.

En conclusion du diagnostic

Lors des études préalables à l'élaboration de la DTA, il avait été envisagé l'hypothèse d'un scénario, fondé sur une évolution tendancielle, dans lequel les effets négatifs des dysfonctionnements actuels pourraient l'emporter sur les atouts des Alpes-Maritimes.

Dans ce scénario :

- l'espace continuerait à être consommé de façon anarchique et extensive au prix de la banalisation des espaces naturels et urbains, avec comme conséquence une réduction de l'attrait exercé par la Côte d'Azur et, corrélativement, une baisse des activités liées au tourisme,
- parallèlement, l'aggravation des difficultés à se loger, à se déplacer, les atteintes apportées à l'environnement, dissuaderaient les entreprises de haute technologie de conforter le parc d'activités de Sophia-Antipolis ou, de façon générale, de s'implanter dans les Alpes-Maritimes,
- les activités de production traditionnelles continueraient à stagner faute de trouver des espaces équipés à un prix abordable,
- les difficultés économiques provoqueraient une baisse des ressources alors que l'exigence d'une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement nécessiteraient leur accroissement.

Le département n'est pas à l'abri d'un tel scénario qualifié, à juste titre, d'inacceptable.

Ceci explique la multiplication des actions pour faire prévaloir un scénario strictement inverse, une autre logique, volontariste, d'aménagement des Alpes-Maritimes.

Cette logique implique des orientations et des actions cohérentes de l'ensemble des collectivités publiques et des acteurs concernés, en vue d'un développement maîtrisé et durable du département.

C'est dans cette logique nouvelle que s'inscrivent les objectifs et les orientations de l'Etat exprimés dans la présente directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes.

(Page blanche)

II

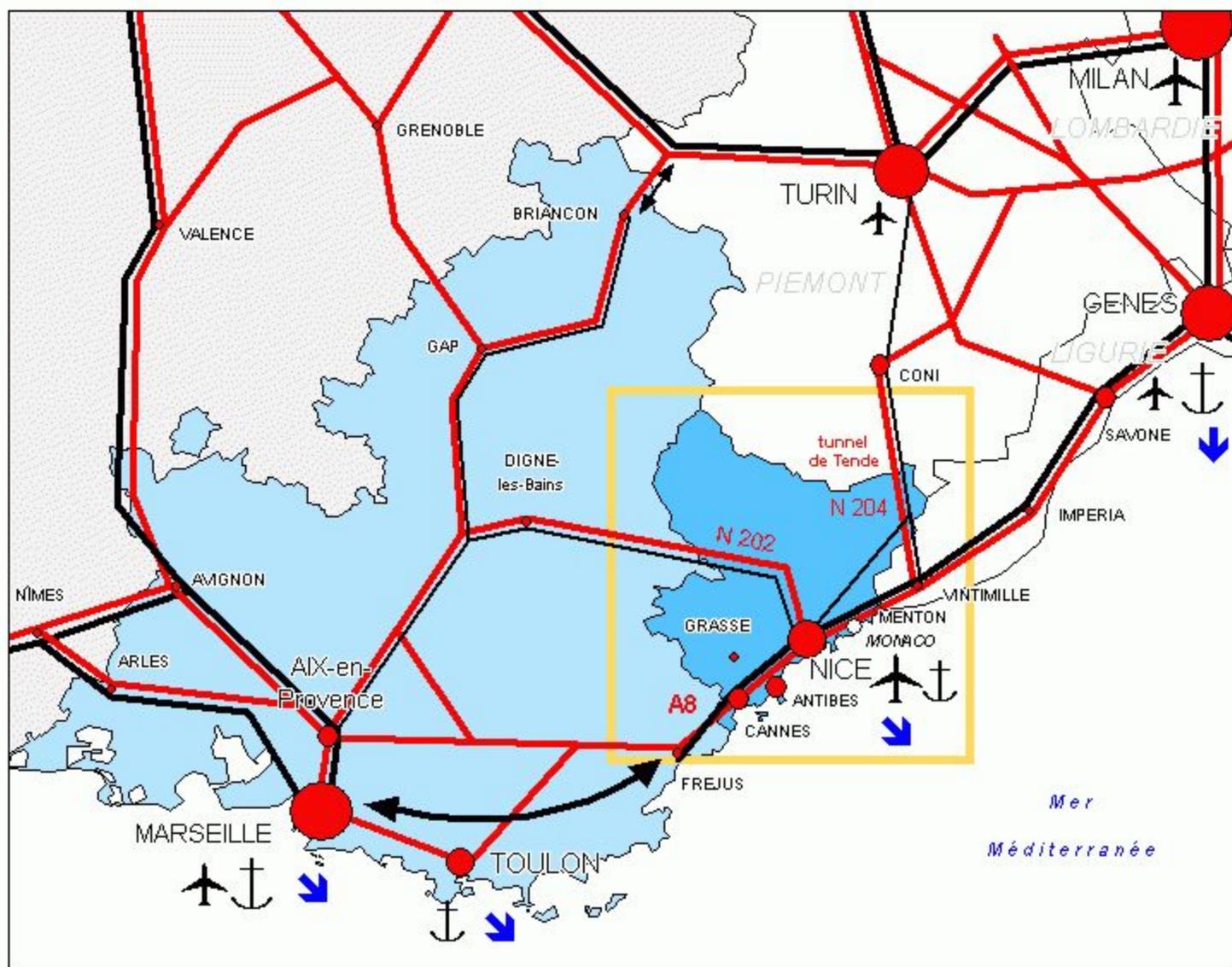
LES OBJECTIFS GENERAUX

(Page blanche)

II - LES OBJECTIFS GENERAUX

II-1 - CONFORTER LE POSITIONNEMENT DES ALPES MARITIMES	39
II-11- Améliorer la qualité des relations	39
II-111- Conforter le rôle et la place des aéroports	
II-112- Aménager le port de Nice	
II-113- Renforcer le rôle des voies ferrées	
II-114- Assurer les grandes liaisons routières et autoroutières	
II-12 - Conforter les pôles d'excellence	43
II-121 - Tourisme et culture	
II-122 - Hautes technologies, enseignement supérieur et recherche Les Alpes-Maritimes, "site de communication avancée"	
II-2 - PRESERVER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT	47
II-21 - Prendre en compte les risques naturels	47
II-22 - Préserver les espaces et milieux naturels	48
II-23 - Préserver les paysages naturels et valoriser les paysages urbains	48
II-24 - Maintenir et développer les activités agricoles, pastorales et forestières	49
II-25 - Gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets, réduire les nuisances	49
II-3 - MAITRISER LE DEVELOPPEMENT	51
II-31 Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs	51
II-32 Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux	54
II-321 - Les activités	
II-322 - L'habitat : élément du développement durable de la Côte d'Azur	
II-323 - Les déplacements urbains	

6 - Echanges intermodaux dans le Sud-Est et l'Italie



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|  | Principale agglomération |  | Aéroport international |
|  | Echange avec la Corse |  | Port de commerce principal |
| | |  | Echange par route |
| | |  | Echange par fer |

II-1 - CONFORTER LE POSITIONNEMENT DES ALPES-MARITIMES

L'ensemble des objectifs de la DTA concourent à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne qu'il s'agisse de la mise en valeur de ses sites, de la maîtrise de son développement ou des priorités données, en matière de transports et d'habitat, à l'amélioration de son fonctionnement interne.

Dans ce chapitre seront plus particulièrement abordées les relations avec son environnement national et international, dans une approche intermodale privilégiant les transports collectifs, et le devenir de ses pôles d'excellence économiques.

II-11 - Améliorer la qualité des relations

II-111 - Conforter le rôle et la place des aéroports

Le transport aérien représente pour les Alpes-Maritimes une composante essentielle des déplacements à caractère national ou international. En raison de l'absence de réserves foncières conséquentes, pour l'aéroport principal de Nice-Côte d'Azur comme pour l'aéroport de Cannes - Mandelieu, la valorisation des espaces à vocation aéroportuaire est un objectif majeur.

□ L'aéroport de Nice-Côte d'Azur

Afin d'utiliser au mieux la plate-forme à emprise constante (376 hectares), les aménagements devront harmoniser les capacités des aires de stationnement, des systèmes de pistes, des installations terminales, des voies d'accès et des parkings automobiles. La capacité maximale, qui ne constitue pas un objectif à atteindre, a été évaluée à 16 millions de passagers annuels dans les études de l'avant-projet de plan masse de l'aéroport.

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur devra répondre aux objectifs suivants :

- optimiser les capacités aéroportuaires dans une emprise limitée, à savoir la capacité du système de pistes parallèles, la capacité d'accueil des terminaux et les surfaces disponibles pour le stationnement des avions ;
- améliorer les accès favorisant la multimodalité ;
- améliorer la sécurité aérienne (mise aux normes des entraxes entre pistes et voies de circulation, séparation des trajectoires des avions et des hélicoptères) ;
- intégrer l'aéroport dans une stratégie de développement durable : une charte de l'environnement précisera les mesures de réduction des nuisances sonores, de protection de la qualité des eaux, d'amélioration de la qualité de l'air, de prise en compte des risques naturels et de diminution des risques liés aux activités aéronautiques.

□ La desserte aérienne du Sud-Est

Les perspectives d'évolution du trafic aérien sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur laissent à penser que la plate-forme niçoise sera saturée à moyen terme. Il convient donc de tirer, à l'avenir, un meilleur parti de la complémentarité entre les grands aéroports existants de la région : Marseille, Toulon, Nice, et d'étudier aussi les sites susceptibles, dans l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de recevoir une nouvelle implantation aéroportuaire.

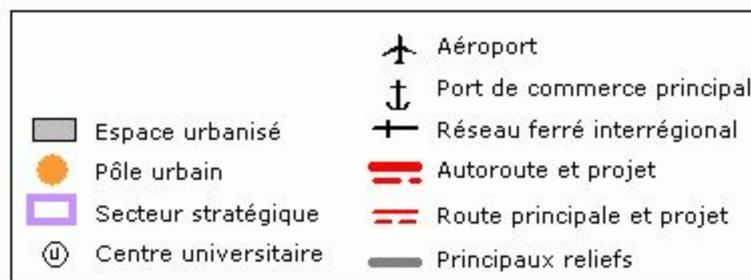
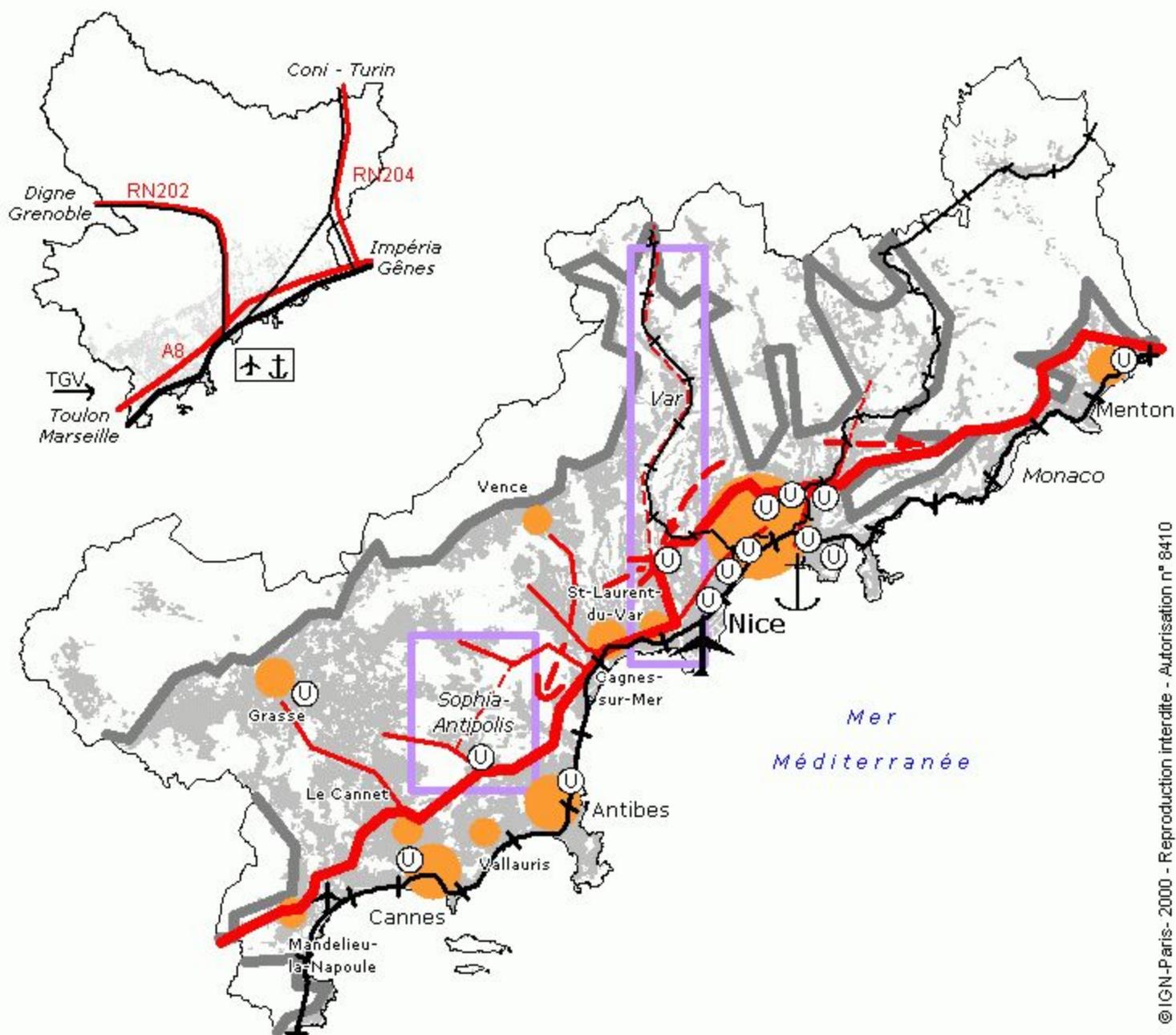
□ L'aéroport de Cannes - Mandelieu

Cet aéroport est le complément indissociable de celui de Nice-Côte d'Azur. Il représente le principal pôle d'accueil de l'activité " aviation d'affaires " de l'Est du département du Var jusqu'à la Ligurie. Plusieurs objectifs doivent permettre d'intensifier son rôle moteur de création d'entreprises aéronautiques :

- soutenir l'activité économique des opérateurs basés sur la plate-forme ;
- renforcer les secteurs de construction et de maintenance aéronautiques, notamment en synergie avec le parc d'activités de Sophia-Antipolis ;
- organiser des événements professionnels.

L'évolution de l'aéroport de Cannes-Mandelieu doit demeurer compatible avec la protection de l'environnement.

7 - Améliorer la qualité des relations et conforter les pôles d'excellence



II-112 - Aménager le port de Nice

La capacité actuelle du port de Nice, seul port d'intérêt national du département, en raison d'un manque de postes à quai et de l'insuffisance des performances des postes existants, ne permet pas de répondre à moyen terme à l'évolution du trafic avec la Corse, qui a doublé au cours des années 90 avec l'arrivée des navires à grande vitesse, et au développement remarquable des croisières et de la plaisance.

Le marché de la croisière, générateur de fortes retombées économiques, est notamment recherché par les ports de Barcelone et de Gênes qui ont déjà entrepris des investissements importants dans cette direction. Face à cette concurrence, Nice dispose de nombreux atouts : une situation géographique intéressante au regard des itinéraires de croisière déjà assurés en Méditerranée (position médiane entre l'Italie et l'Espagne), l'attrait touristique de la ville de Nice et de la Côte d'Azur en général, un parc hôtelier apte à répondre aux besoins des croisiéristes, ainsi qu'un aéroport international desservant efficacement l'Europe et l'Amérique du nord.

L'outil portuaire doit être adapté et modernisé afin que Nice devienne une tête de ligne pour la croisière et se confirme comme une base efficace pour le trafic avec la Corse. Cette adaptation, dont les objectifs et variantes sont soumis à débat public, devrait permettre l'accueil des grands navires de croisières ainsi que la création d'espaces pour les navires assurant les liaisons vers la Corse. La construction de terminaux passagers, dont l'ampleur résultera des conclusions du débat public, complétera la modernisation des capacités. Ces adaptations devraient assurer une exploitation plus efficace des installations actuelles permettant notamment un développement de la grande plaisance.

La restructuration du port de Nice doit s'effectuer dans le cadre d'un projet global qui garantira son insertion dans le quartier et dans la ville en favorisant, notamment, la mise en valeur du patrimoine, la préservation de l'environnement, l'animation commerciale et de bonnes conditions d'accessibilité. En tout état de cause, la décision concernant la réalisation du projet et ses conditions de mise en œuvre sera prise à la lumière des conclusions du débat public.

Les objectifs des ports de Marseille et de Nice apparaissent complémentaires : la distance qui les sépare et la différence des destinations touristiques (Provence, Côte d'Azur) justifient des escales distinctes et les relations nationales et internationales, grâce au TGV et aux liaisons aériennes, permettent d'envisager un développement conjoint des marchés européen et nord américain. Le port de Monaco, comme celui de Cannes, vise une clientèle spécifique utilisant des navires de moins de 150 mètres.

Afin de soulager l'offre terrestre pour le transport de marchandises, il convient également de souligner qu'un service régulier de **cabotage maritime** est envisagé à l'échelon régional, qui desservirait les ports italiens (Gênes, La Spezia, Livourne) et espagnols (Barcelone, Valence).

II-113 - Renforcer le rôle des voies ferrées

La voie ferrée littorale assure aujourd'hui un trafic important de longue distance avec environ 3 millions de voyageurs en 1998, le trafic fret connaissant quant à lui une certaine stabilité, la fonction des deux principales gares de marchandises de Nice-Saint-Roch et Cannes-La Bocca devant être maintenue.

Trois facteurs contribueront à améliorer l'accessibilité des Alpes-Maritimes et à renforcer les relations "intercités" sur l'arc méditerranéen :

- à l'Ouest, le développement d'un service à grande vitesse vers la Côte d'Azur, dans le prolongement de la ligne TGV méditerranée, en aménageant les infrastructures existantes et en préservant la possibilité de réalisation d'une ligne nouvelle ou de sections de lignes nouvelles. La performance globale du système de transport contribuera à assurer une desserte compétitive entre Marseille, Toulon et Nice ;
- à l'Est, le doublement du tronçon de voie italienne, prévu vers 2005 ;
- dans les Alpes-Maritimes, le renforcement de la capacité de la voie ferrée littorale notamment par la création d'une voie supplémentaire à l'Ouest de Nice.

Les perspectives de développement des capacités de la ligne ferroviaire Nice-Vintimille-Cunéo doivent être approfondies. L'attrait touristique exercé par le littoral vis-à-vis des régions du Piémont et de la Lombardie devra se confirmer par la création de services express entre Turin et la Côte d'Azur. Cela nécessitera, d'une part, l'électrification de la ligne et, d'autre part, la mise en service, par la SNCF et la FS (Ferrovie Statali), de matériels performants capables de franchir aisément les pentes de la ligne (2,5 %).

II-114 - Assurer les grandes liaisons routières et autoroutières

□ Liaisons Est-Ouest

La saturation des axes routiers du littoral explique la croissance très élevée du trafic de l'A8 depuis 1980, bien supérieure à celle des routes nationales parallèles. Cette croissance traduit l'utilisation de cette autoroute pour des déplacements majoritairement locaux, notamment autour de Nice. Les réserves de capacité dont dispose encore aujourd'hui l'A8 s'amenuisent, conduisant à une saturation qui ne permettra plus d'assurer un écoulement convenable sur cet axe majeur du trafic transalpin et interrégional.

C'est pourquoi, afin de préserver un niveau de service satisfaisant sur cet axe, il convient, en tenant compte de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999, de renforcer l'armature principale routière et autoroutière par un dispositif qui nécessite :

- d'augmenter les capacités autoroutières de l'autoroute A8 dans le secteur du contournement de Nice, dont les caractéristiques médiocres posent dès aujourd'hui des problèmes de sécurité. A cet effet est retenu le principe d'une infrastructure nouvelle, au Nord, ou à proximité, de l'autoroute A8 ;
- de prévoir le principe d'une liaison Est-Ouest entre la rive gauche du Var et le secteur nord d'Antibes, ayant notamment pour fonction de renforcer les capacités de franchissement du Var, de contribuer à délester l'autoroute A8, à améliorer particulièrement l'accessibilité au parc d'activités de Sophia-Antipolis et à ses extensions ainsi qu'à absorber une partie du trafic local urbain.

Une étude globale définira, à court terme, le tracé, la localisation des points d'échanges et l'insertion dans l'environnement de ces infrastructures.

- de définir et de mettre en œuvre une stratégie de gestion et d'exploitation de l'autoroute A8, permettant de maintenir un niveau de service qui réponde à ses fonctions principales : assurer le transit et permettre l'accès aux grands pôles urbains et économiques du département dans des conditions satisfaisantes de sécurité. A cet égard la réalisation d'échangeurs nouveaux sera très strictement limitée. Ainsi, à l'exception de l'échangeur de Biot, elle ne pourra être envisagée, sur les sections chargées de l'A8, que si un développement sensible de l'offre de transport permet de retrouver et de garantir durablement au trafic de transit sur l'A8 des conditions de fluidité et de sécurité satisfaisantes.

□ Liaison Nord-Sud

Les relations avec les Alpes du nord françaises et italiennes sont assurées par les routes nationales 85, 202 et 204 qui permettent également de desservir le Haut-Pays. Les itinéraires RN 202 et RN 204 sont des grandes liaisons d'aménagement du territoire qui doivent être améliorées pour assurer des conditions de sécurité et de confort satisfaisants. La fonction touristique première de la RN 85 est confirmée.

La saturation de la RN 202 à l'entrée de l'agglomération niçoise liée à l'effet cumulatif des fonctions de déplacements locaux, d'échanges et de transit, nécessite la déviation de cet axe entre Baus Roux et Saint-Isidore par une liaison rapide en rive droite du Var. La création de cette infrastructure permettra de dissocier les différents besoins en déplacements et améliorera la sécurité sur ces axes Nord-Sud.

Le confortement des liaisons avec le Piémont (Turin) et la Lombardie (Milan) est aussi un enjeu prioritaire, à l'horizon de la DTA qui implique l'amélioration qualitative de la RN 204 tant en matière de confort que de sécurité. A cet effet, et au-delà des travaux urgents de mise en sécurité du tunnel de Tende actuel, il apparaît indispensable de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement et de poursuivre les aménagements de l'itinéraire. Toutes les dispositions seront prises pour éviter qu'un trafic de poids lourds international ne s'implante dans la vallée de la Roya : d'autres itinéraires pour le transit longue distance sont préférables, notamment par des autoroutes italiennes dont le bouclage reste à assurer, par les percées alpines du nord et par les lignes ferroviaires. Par ailleurs, afin de favoriser les échanges entre l'Italie et la région PACA, les réflexions se poursuivront en particulier sur le développement ferroviaire, le cabotage maritime et sur les déplacements des véhicules légers, dans le respect, notamment, de la convention alpine.

II-12 - Conforter les pôles d'excellence

II-121 - Tourisme et culture

Le tourisme doit demeurer un domaine d'activité majeur dans les Alpes-Maritimes.

Les orientations concernant la protection et la gestion du cadre naturel et des paysages doivent contribuer à maintenir l'attractivité du département, de même que les actions destinées à requalifier le front de mer et les espaces proches du rivage.

La diversification de l'offre s'appuiera notamment sur :

- l'amélioration des conditions d'accueil des bateaux de croisière par l'aménagement du port de Nice qui permettrait à cette ville d'assurer une fonction de tête de ligne pour les activités de croisière et par l'utilisation des infrastructures du port de Cannes. Une desserte maritime pourrait être envisagée à partir de l'aéroport en confortant le petit port de Carras. Le port de Cannes, en particulier, a également un rôle à jouer dans l'accueil de croisières. Un cabotage maritime pourrait desservir les principaux pôles touristiques de la région : Antibes, Cannes, Saint-Tropez, Monaco, Menton ;
- une dynamique de développement des pôles culturels permettant d'élargir l'espace touristique en y intégrant le Moyen et le Haut-Pays ;
- une diversification des produits touristiques du Haut-Pays (randonnées, circuits à thèmes, utilisation éventuelle des anciens forts militaires...) et de l'offre d'hébergement en particulier dans les stations de sport d'hiver, afin de favoriser la mise en valeur de son exceptionnelle richesse patrimoniale, naturelle et culturelle et, notamment, du parc naturel du Mercantour ;
- la réalisation, dans le cadre du schéma national vélo-routes de deux itinéraires cyclables. L'un doit relier Grenoble à Nice ; l'autre, le long du littoral, s'intégrera aux opérations de requalification de la voie du bord de mer.

II-122 - Hautes technologies, enseignement supérieur et recherche Les Alpes-Maritimes, "site de communication avancée"

Le développement des hautes technologies s'est exprimé de façon spectaculaire dans la croissance du parc d'activités de Sophia-Antipolis. Le diagnostic porté sur ce parc a cependant montré que la poursuite de son développement n'était pas acquise et qu'il importait de définir des orientations claires dans les domaines de l'économie, de l'aménagement du territoire et des relations avec l'enseignement supérieur et l'université.

Sur le plan économique, la charte de relance du 30 octobre 1997 cosignée par l'Etat, le conseil général, la chambre de commerce et d'industrie Nice - Côte d'Azur et le syndicat mixte de Sophia-Antipolis, a souligné la nécessité de renforcer et de structurer les trois pôles de compétences liés aux technologies de l'information, aux sciences du vivant et aux sciences de la terre et de l'environnement.

Cette option est cohérente avec la stratégie régionale de développement des hautes technologies qui s'appuie sur le confortement des pôles d'excellence.

Dans le domaine de l'**aménagement du territoire**, trois points doivent être soulignés :

- **Les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis** deviennent nécessaires à court terme dans la mesure où l'implantation d'entreprises s'est accélérée à la fin des années 90 : le nombre d'emplois dépasse 23 000 alors que le potentiel est évalué à 35 000. Corrélativement, le développement des activités d'enseignement et de recherche impose de construire des bâtiments pour mettre en œuvre de nouveaux programmes et accueillir de nouvelles équipes de recherche. Ces extensions, dont le principe avait été approuvé par les comités interministériels d'aménagement du territoire du 5 novembre 1990 et du 12 juillet 1993, sont précisées dans les orientations (chapitre III-142, page 111 ci-après) ;
- **Des sites associés au parc d'activités**, répartis dans la Bande Côtière seront définis afin, notamment, de favoriser l'intégration des technologies de l'information en tant qu'outil principal du développement économique local.
Ces sites devront répondre à des critères précisés dans le chapitre consacré aux orientations (III-142). La réalisation d'un tel site dans l'Est du département permettrait de réduire le déséquilibre constaté en matière d'emplois.
Le parc d'activités de Sophia-Antipolis, ses extensions et les sites associés, seront interconnectés par un réseau de communication à haut débit. Ils disposeront de services coordonnés (direction, gestion, sécurité, information, animation, entretien), d'une mise en commun des outils d'aide à la création d'entreprise (pépinières, incubateurs). L'intégration d'activités de recherche, d'enseignement supérieur et de formation doit être privilégiée.
- **Les nouvelles technologies de l'information et de la communication** pourraient avoir un impact significatif sur l'aménagement de l'ensemble du département en infléchissant la répartition spatiale de l'habitat et en modifiant les besoins de déplacements liés au travail, à l'enseignement, aux achats de biens de consommation. Ces mutations seront favorisées par une généralisation du développement des communications à hauts débits. Leur importance peut difficilement être évaluée, notamment sur le plan de leurs effets quantitatifs, mais l'essentiel, à ce jour, est qu'elles puissent s'opérer dans le cadre des orientations d'aménagement du territoire et, notamment, des modalités d'application des lois d'aménagement définies dans la troisième partie de la directive.

La présence du parc de Sophia-Antipolis doit servir de point d'appui pour concevoir les Alpes-Maritimes comme un "site de communication avancée".

Université, enseignement supérieur et recherche

Le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche est complémentaire de celui des hautes technologies et s'inscrit dans les quatre grands objectifs fixés au système éducatif par le schéma des services collectifs de l'enseignement supérieur et de la recherche : faire émerger des pôles de dimension européenne, créer les conditions favorables à un essaimage autour des centres d'enseignement supérieur et de recherche, développer les nouvelles technologies de l'information, attirer des étudiants ainsi que des chercheurs de haut niveau.

Les atouts dont dispose le département, notamment la présence de la technopole de Sophia-Antipolis et sa situation frontalière, justifient des choix d'importance nationale.

□ La valorisation du parc de Sophia-Antipolis

Le renforcement du pôle d'excellence information-communication-télécommunication reconnu sur le plan régional doit être soutenu par l'implantation d'écoles et de laboratoires spécialisés.

Les établissements de formation et de recherche devraient être regroupés dans un "campus des sciences et techniques de l'information et de la communication" favorisant les synergies et renforçant le pouvoir d'attraction du site de Sophia-Antipolis, et plus globalement de la région, pour l'implantation de nouvelles entreprises.

La création d'un centre de production de produits pédagogiques utilisant les nouvelles technologies devrait favoriser la mise en place de formations, notamment continues, avec visio-conférences et enseignement à distance.

- le pôle biologie-santé devrait être renforcé avec le développement de l'institut de pharmacologie et de biologie moléculaire et cellulaire du CNRS, de même que le pôle matériaux de l'école nationale des Mines de Paris ;
- un "carrefour de la créativité et de l'innovation" pourrait regrouper les activités orientées vers la création d'incubateurs, la veille technologique, l'aide aux PMI - PME ;
- l'amélioration des structures d'accueil (maison des chercheurs, centre de documentation commun aux instituts d'enseignement et de recherche, halle des sports) renforcera le potentiel de formation et de recherche.

- ❑ **Le développement de l'université à Nice** doit être affirmé dans l'ensemble des pôles existants (sciences humaines à Saint-Jean-d'Angely ; lettres et langues à Carlone ; droit et sciences économiques dans le domaine Trotobas ; sciences à Valrose : médecine à Pasteur et à l'Archet ; STAPS dans la plaine du Var et IUT à Fabron).

Il faut souligner l'intérêt de renforcer le pôle de droit international et de mettre en place une filière complète de tourisme.

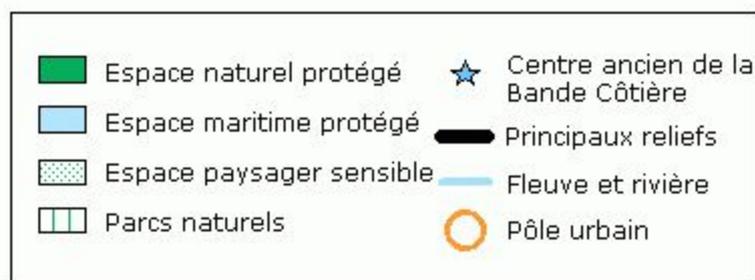
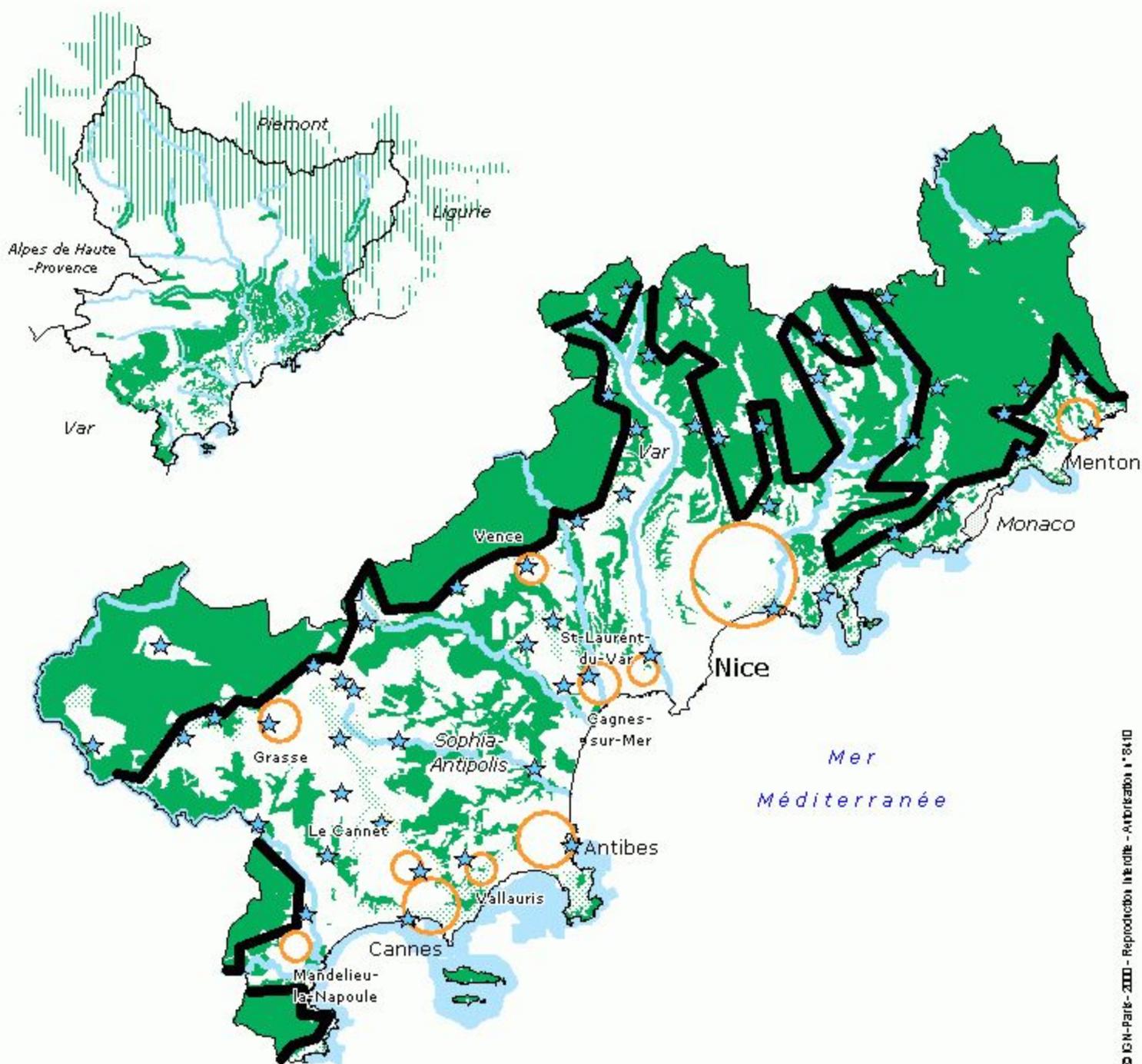
L'observatoire de la Côte d'Azur, avec le projet franco-italien Virgo, renforcera son activité scientifique et affirmera sa position de leader national pour l'interférométrie et sa compétence dans le domaine de la gravitation.

A Villefranche-sur-Mer, l'observatoire océanologique sera renforcé dans ses missions. Des synergies sont à rechercher sur les plans de l'enseignement et de la recherche avec l'observatoire de la Côte d'Azur et l'équipe géosciences Azur de Sophia-Antipolis.

- ❑ **En dehors de ces sites**, plusieurs implantations universitaires devraient être créées ou renforcées à moyen ou long terme :

- **à Antibes**, un nouveau pôle universitaire, proche du centre ville et de la gare - dans le site dit, des "Pétroliers" - répondra à la croissance forte et soutenue de l'aire urbaine située à l'ouest du fleuve Var ;
- **à Cannes**, l'IUT sera renforcé dans le domaine de l'imagerie numérique qui correspond à la forte implication de la ville dans l'imagerie visuelle ;
- **à Grasse**, doit être étudié le projet d'une formation dans le domaine de l'aromatique et de la chimie fine en liaison avec les compétences de l'université de Nice dans ce domaine ;
- **à Menton**, il convient d'exploiter la situation géographique de la ville située au centre d'une région transfrontalière. L'IUT doit être renforcé avec la perspective d'y accueillir des étudiants français et italiens.

8 - Préserver les espaces naturels et valoriser les paysages



II-2 - PRESERVER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT

La préservation des richesses patrimoniales exceptionnelles des Alpes-Maritimes et, de façon plus générale, la mise en valeur d'un environnement qui assure le maintien de son attractivité, doivent être considérées comme un enjeu national.

Plusieurs objectifs concourent à cette préservation qui va de pair avec l'amélioration de la qualité de la vie des habitants du département.

II-21 - Prendre en compte les risques naturels

La protection contre les risques naturels est une donnée de base de l'aménagement du territoire. Les risques naturels dus aux feux de forêt et aux inondations ont, notamment, des conséquences sur le développement du département, de même que, de façon plus ponctuelle, les risques provenant des mouvements de terrain.

- La prévention des risques liés aux **feux de forêts** implique de proscrire l'habitat diffus dans les sites exposés et de contrôler la biomasse combustible aux abords des secteurs urbanisés. Les massifs les plus vulnérables nécessitent la maintenance d'une voirie minimum et de réserves d'eau.
- Les risques liés aux **inondations** doivent être pris en compte sur l'ensemble des bassins versants concernés, sur la base des principes suivants :
 - interdire les implantations humaines dans les zones soumises aux aléas les plus forts (1) et les limiter dans les zones où le risque d'inondation est modéré ;
 - identifier, le cas échéant, les secteurs qui, compte tenu de leur faible urbanisation, pourraient contribuer à la protection contre les inondations par l'étalement des crues ;
 - contrôler strictement l'extension de l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues ;
 - éviter tout endiguement ou remblaiement nouveau qui ne serait pas justifié par la protection des lieux fortement urbanisés.

L'entretien du lit et des berges des rivières apparaît comme un acte de prévention essentiel qui doit être assuré par des structures de gestion intercommunales.

Le secteur de la basse vallée du Var fait l'objet d'orientations précisées dans le chapitre III-141 (page 103), ci-après.

La poursuite des actions de reboisement et de prévention des risques par la restauration des terrains en montagne, ainsi que par la réfection des terrasses ou restanques, permettra d'éviter une aggravation de l'aléa et du risque qui en résulte sur les zones agglomérées des vallées.

La prise en compte des risques dus au ruissellement urbain et périurbain induira, notamment, la nécessité de préserver l'écoulement des eaux dans les vallons.

- Les **mouvements de terrain**, et particulièrement les risques liés aux **glissements** et aux **éboulements** concernent l'ensemble des communes du département. Ils sont précisés et pris en compte notamment à l'occasion de l'établissement des plans de prévention des risques et des documents d'urbanisme.
- Les risques dus aux **avalanches** qui concernent une part importante de la zone Montagne, notamment le bassin de la Tinée et de la Roya, sont identifiés dans des "cartes de localisation probable des avalanches", dont l'actualisation est en cours.
- Les risques **sismiques** doivent être pris en compte notamment par l'application des normes de construction.

(1) Les zones d'aléas les plus forts sont déterminées en plaine en fonction, notamment, des hauteurs d'eau atteintes par une crue de référence connue ou, si cette crue était plus faible qu'une crue de référence centennale, par cette dernière.

II-22 - Préserver les espaces et milieux naturels

La préservation des principaux milieux biologiques, espaces naturels et forestiers des Alpes-Maritimes se conjugue avec la nécessité, dans la Bande Côtière, de protéger les grands "paysages cadres" et de maîtriser l'étalement urbain.

Ainsi les objectifs de protection sont identifiés avec une précision d'autant plus grande qu'ils représentent à la fois un élément d'équilibre pour l'aménagement du territoire et un facteur positif pour le développement :

- sur le littoral, l'importance et la pression de l'urbanisation doivent conduire à préciser et à délimiter les espaces remarquables terrestres et marins et les principales coupures d'urbanisation au titre de la "loi littoral", ainsi que les parcs, espaces boisés et paysagers qui représentent un capital irremplaçable à l'échelle de l'agglomération ;
- dans l'ensemble de la Bande Côtière, sont identifiés, outre les "paysages cadres", les principaux espaces naturels et forestiers qui structurent la conurbation et contribuent à souligner son caractère polycentrique. Certains de ces espaces constituent des milieux naturels de très grand intérêt sur le plan écologique dont l'intégrité devra être préservée.
- dans la zone Montagne sont désignés les "espaces paysages et milieux les plus remarquables" ainsi que les "espaces paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel" au sens de la "loi montagne".

II-23 - Préserver les paysages naturels et valoriser les paysages urbains

Les paysages de la Côte d'Azur, éléments fondateurs de son essor touristique, doivent être pris en compte et mis en valeur lors de toutes les actions d'aménagement du territoire.

Quatre objectifs majeurs peuvent être définis :

1 - Préserver le grand cadre paysager composé par :

- les versants et sommets qui, de l'Estérel aux monts du Mentonnais, constituent la toile de fond naturelle de l'aire urbaine ;
- les fleuves et rivières, éléments forts reliant le Littoral au Moyen et Haut-Pays.

2 - Valoriser la façade littorale par des actions tendant à :

- prendre en compte les richesses et les fragilités de la mer dans tous les projets concernant l'interface terre/mer (domaine public maritime, sentiers piétonniers, ouvrages de protection) ;
- privilégier la restructuration et, lorsqu'elle est possible, l'extension des ports existants à la création de ports nouveaux. A titre d'exception et en l'absence de contrainte écologique provenant du milieu marin, la requalification souhaitable du front de mer entre le fleuve Var et l'hippodrome de Cagnes-sur-Mer pourrait s'accompagner d'un port nouveau dont l'implantation précise et la faisabilité technico-environnementale seraient étudiées et évaluées dans le cadre de la législation en vigueur ;
- réduire les emprises affectées à l'automobile dans le cadre de projets intercommunaux qui, à l'échelle des baies concernées, définiraient un traitement cohérent des déplacements et du paysage du front de mer ;

- préserver les perceptions visuelles qui s'appuient sur des éléments géographiques forts tels que les caps et les crêtes des collines où l'équilibre entre l'urbain et le végétal doit être maintenu ;
- conserver la diversité de la végétation acclimatée des parcs et jardins dont les plus importants sont identifiés dans la carte hors texte n° II : "le Littoral".

3 - Affirmer la structure urbaine et géographique de l'aire urbaine et notamment du Moyen-Pays

Afin de lutter contre le processus de banalisation du territoire lié à l'étalement urbain, plusieurs objectifs sont définis :

- éviter le gaspillage d'espace et en particulier son utilisation extensive ; prendre en compte les protections des cours d'eau et des vallons ;
- renforcer les caractéristiques paysagères des axes de communication, dans leur conception, mais aussi en tenant compte de leur fonction d'ouverture sur les paysages du département ;
- mettre en valeur les villages et leurs abords qui constituent des repères dont la perception doit être préservée ;
- assurer la cohérence du développement urbain et des espaces publics par des projets à l'échelle communale et intercommunale.

4 - Requalifier la basse vallée du Var et intégrer les extensions de Sophia-Antipolis dans l'environnement

Cet objectif est précisé dans le chapitre III-14, relatif aux orientations concernant ces deux secteurs stratégiques.

II-24 - Maintenir et développer les activités agricoles, pastorales et forestières

Dans l'ensemble de la Bande Côtière, les activités agricoles sont en situation périurbaine : en plus de leur fonction économique, elles jouent un rôle dans la protection des paysages, la maîtrise de l'étalement urbain, la prévention des risques naturels.

A ces différents titres, sont identifiés les secteurs où des terres agricoles doivent être maintenues, notamment dans les plaines alluviales. Cet objectif, précisé dans les orientations (chapitre III), tient compte des besoins d'espace de la population présente et à venir.

Dans le Haut-Pays, la priorité doit être accordée au maintien ou à la remise en état des pâturages intermédiaires garants de l'ouverture des paysages et de leur caractère accueillant. Le potentiel forestier permet d'envisager, par ailleurs, un développement des activités liées à la production du bois.

II-25 - Gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets, réduire les nuisances

II-251 - Protéger les ressources en eau

Les ressources en eau doivent répondre, en quantité et en qualité, aux besoins des différents utilisateurs avec une priorité donnée à l'alimentation en eau potable.

- Dans la **Bande Côtière**, les besoins de pointe peuvent croître d'environ 35 % à l'horizon de 20 à 25 ans. Au centre et à l'est, le développement des zones de captages de la nappe du Var, les prélèvements dans les calcaires jurassiques et, le cas échéant, le traitement des eaux de surface du Var permettront de répondre aux besoins. A l'ouest, par contre, dans l'aire du schéma directeur de Grasse-Cannes-Antibes, la situation est beaucoup moins favorable puisque, même en tenant compte de la mise en service de l'usine de l'Appié située en aval du lac de Saint-Cassien, l'offre sera insuffisante à partir de 2005, en cas de période de forte sécheresse telle que celle de 1990. La solution que les collectivités locales doivent apporter à ce problème conditionne la réalisation des objectifs de développement prévus dans ce secteur.
- Dans le **Haut-Pays**, afin que la ressource en eau ne soit pas un frein au développement, l'effort des collectivités devrait porter, principalement, sur les services de distribution : la qualité de l'eau doit être fiabilisée et le rendement technique des réseaux doit être amélioré.
- La préservation des ressources est un objectif essentiel :
 - la qualité des aquifères alluviaux, des eaux de surface du Var et des principales rivières qui alimentent la Bande Côtière, doit être assurée par la maîtrise de l'assainissement et la prévention de la pollution,
 - les aquifères karstiques dont certaines émergences sont exploitées depuis plus d'un siècle représentent des réserves en eau majeures : leur protection implique une stricte maîtrise de l'aménagement des massifs concernés, notamment au sud-ouest du département (massifs du Cheiron, de l'Audibergue) où les développements limités de l'urbanisation ne devront entraîner aucun risque de pollution de ces réserves.

II-252 - Epurer les eaux usées

Plusieurs objectifs doivent être atteints :

- mettre les stations d'épuration aux normes européennes ;
- compléter le dispositif d'épuration à l'est de Nice (secteurs de Roquebrune-Cap-Martin et de Villefranche-sur-Mer) et dans les bassins versants de la Cagne et du Loup où sont situées les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis ;
- traiter les boues ;
- étendre le réseau de collecte des eaux usées.

II-253 - Réduire le bruit et la pollution de l'air

Les orientations pour l'aménagement du territoire et notamment la politique de transport doivent contribuer à réduire les nuisances qui sont dues pour l'essentiel à la circulation automobile.

II-254 - Eliminer les déchets

Plusieurs objectifs opérationnels doivent être proposés au niveau départemental pour l'élimination des déchets ménagers et assimilés.

Il est ainsi nécessaire de disposer de filières d'élimination et de valorisation, respectueuses de l'environnement et de la santé humaine, de capacité suffisante pour assurer la collecte et le traitement des déchets produits dans le département. Cet objectif conditionne le développement de l'ensemble de la Bande Côtière, notamment à l'Ouest du fleuve Var.

Un effort urgent doit être fait afin, d'une part, de réduire à la source les tonnages à traiter et, d'autre part, de développer le tri sélectif pour favoriser la valorisation matière et organique des déchets. Des installations nouvelles : déchetteries, unités de tri, de compostage et de traitement, devront être mises en place.

Il conviendra également de définir un ou plusieurs sites pour le stockage des résidus ultimes. Enfin, il est nécessaire de déterminer des sites de stockage des matériaux inertes ainsi que des plates-formes de tri et de regroupement des déchets du bâtiment et des travaux publics. Les documents d'urbanisme devront localiser les emplacements nécessaires pour répondre à l'ensemble de ces objectifs.

II-3 - MAITRISER LE DEVELOPPEMENT

II-31 - Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs

II-311 - Gérer l'espace de façon économe

Une gestion économe de l'espace implique d'éviter la poursuite d'un étalement urbain coûteux pour les finances locales et générateur de dysfonctionnements. Cet étalement doit être limité par le maintien d'espaces naturels et agricoles qui, en plus de leurs qualités intrinsèques, assurent un rôle de coupure d'urbanisation.

Parallèlement, l'espace déjà urbanisé doit être renforcé et requalifié. Le polycentrisme actuel dans la Bande Côtière est un atout remarquable. Sa mise en valeur doit permettre de conforter les pôles d'équipements et de services adaptés aux besoins de la population, d'éviter ainsi des déplacements inutiles et de préserver la diversité des sites et des paysages.

Dans le Haut-Pays, une politique efficace de développement doit s'appuyer sur des espaces homogènes, tels que les vallées, et s'articuler sur le renforcement des bourgs-centres.

Les hypothèses d'évolution démographique

Une croissance démographique modérée

L'objectif d'un développement durable des Alpes Maritimes conduit à mettre l'accent sur la qualité du projet d'aménagement du territoire.

Cet objectif ne peut pas, évidemment, se fonder sur une récession économique mais sur la maîtrise d'une croissance modérée qui a été évaluée en termes de démographie, d'emplois et de logements afin de mieux cerner, notamment, les besoins en équipements de la population.

Cette évaluation conduit à prévoir une augmentation de la population permanente de l'ordre de 175 000 habitants par rapport à la population actuelle qui est de 1 011 000 habitants selon le recensement INSEE de 1999. Cette évaluation est cohérente avec les perspectives affichées par les syndicats intercommunaux chargés de la révision des schémas directeurs. Les rythmes de croissance récents, ainsi que les capacités d'urbanisation estimées dans les documents d'urbanisme, laissent supposer que cette augmentation ne sera effective qu'à un terme assez long, excédant probablement 2020 ⁽¹⁾, horizon de la DTA.

Une répartition de la population cohérente avec les objectifs en matière de transport

Au-delà de quantités et de rythmes globaux de croissance, il apparaît également pertinent de s'interroger sur la répartition de la population future.

Ainsi, un scénario de répartition tendancielle, calé sur le constat effectué dans les années 90, situerait près de 80 % de la croissance dans le Moyen-Pays. Les capacités résiduelles de l'urbanisation pavillonnaire y sont encore importantes et ce scénario ne peut pas être considéré comme irréaliste.

(1) Un scénario de reprise économique modérée, concrétisée par un taux de croissance démographique de l'ordre de 0,6 %, fixerait ce terme à 2025.

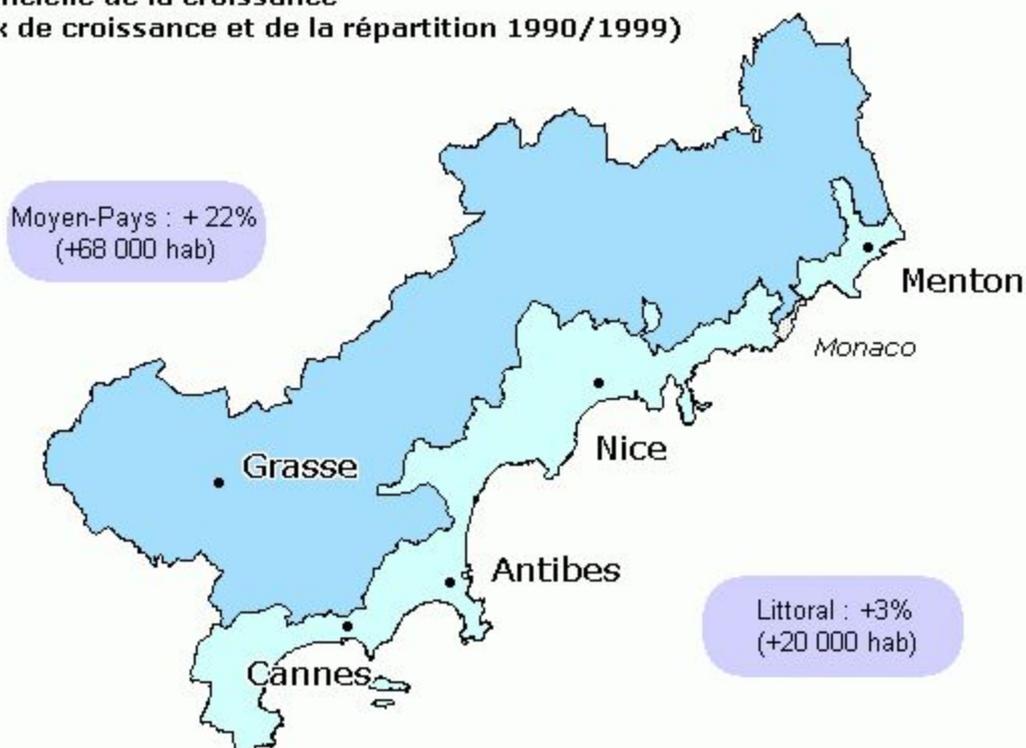
9 - Répartition de la croissance démographique entre le Littoral et le Moyen-Pays

(Période 2000/2020)

Hypothèse 1 :

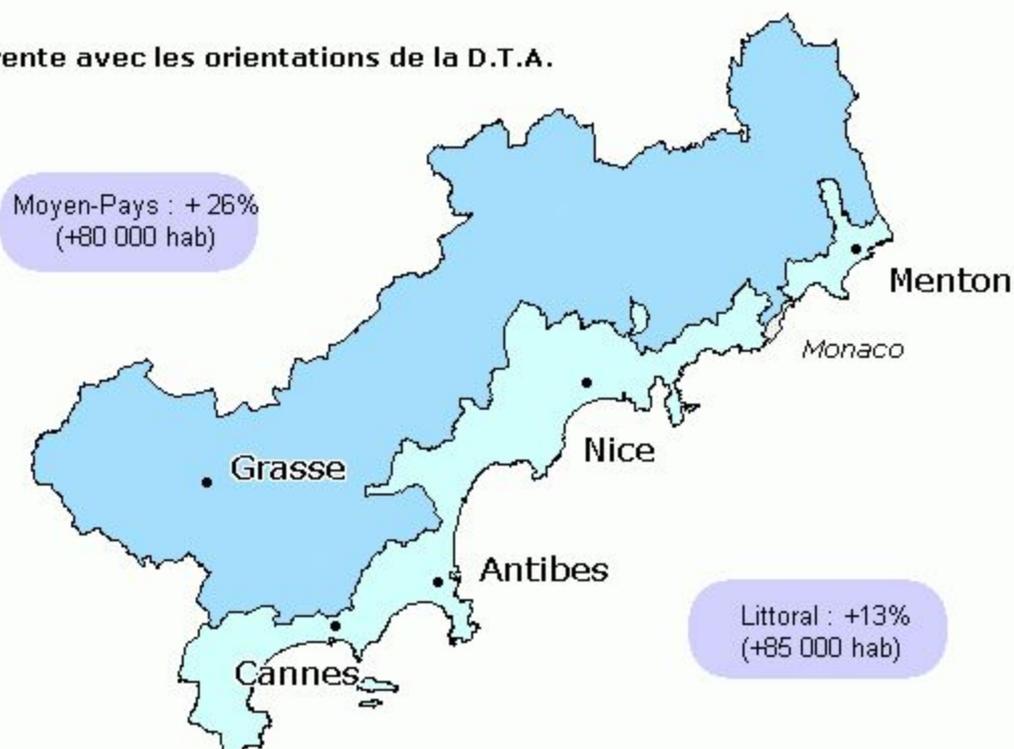
Répartition tendancielle de la croissance

(maintien du taux de croissance et de la répartition 1990/1999)



Hypothèse 2 :

Répartition cohérente avec les orientations de la D.T.A.



Cependant, la mise en œuvre des orientations préconisées par la présente directive, cohérentes avec les objectifs définis par les syndicats intercommunaux, devraient infléchir ces perspectives. Ainsi, la priorité accordée aux transports en commun et les objectifs en matière d'habitat, devraient conduire à développer l'urbanisation le long des axes de transports et à favoriser le réinvestissement des quartiers qui n'offrent qu'une faible qualité urbaine et paysagère.

Ce scénario volontariste a été testé dans le cadre de l'étude intermodale : il se traduirait par un net infléchissement des tendances actuelles. Près de la moitié de la croissance démographique envisagée (soit 85 000 habitants) s'établirait dans les communes littorales. Ainsi, pour donner un exemple significatif, la ville de Nice, dont le nombre d'habitants stagne depuis un quart de siècle, verrait sa population passer de 341 000 à près de 360 000 habitants.

Hypothèses d'évolutions démographiques
(scénario infléchissant les tendances de répartition)

	1999	2020/2025	croissance
<i>Littoral</i>	671 000	756 000	85 000
<i>Moyen-Pays</i>	310 000	390 000	80 000
<i>Haut-Pays</i>	30 000	40 000	10 000
Département	1 011 000	1 186 000	175 000

Ces hypothèses n'ont qu'une valeur illustrative.

D'autres hypothèses peuvent être prises en considération. En effet les délais nécessaires à la mise en œuvre des transports collectifs et des restructurations urbaines pourraient entraîner la poursuite d'une croissance faible et davantage orientée vers le Moyen-Pays, comme cela a été constaté entre les deux derniers recensements (1990 et 1999). Il convient cependant d'observer que la répartition de la croissance future n'a qu'une importance relative : la population des 16 communes du littoral, quel que soit le scénario qui se réalisera, demeurera prépondérante et représentera 60 à 64 % de la population départementale à l'horizon 2020.

Les options en faveur du développement du Haut-Pays permettent d'envisager un accroissement de sa population d'une dizaine de milliers d'habitants, à l'horizon de la DTA.

II-312 - Le logement

Les capacités d'urbanisation nouvelles sont limitées et justifient des options de développement de qualité favorisant la mixité sociale.

Quelle que soit la répartition des nouveaux arrivants, la réalisation des logements pour actifs s'effectuera, en règle générale, dans un tissu déjà partiellement urbanisé, ce qui impliquera des actions d'aménagement plus complexes et une intervention active des collectivités publiques. En termes quantitatifs, sur la base d'un taux de croissance annuel de l'ordre de 0,6 %, les besoins en résidences principales s'élèveraient à 3 800 logements par an.

II-313 - Les principales infrastructures

Un projet d'aménagement des Alpes-Maritimes fondé sur la protection de l'environnement et la limitation de l'étalement urbain conduit à privilégier la réalisation des équipements destinés à renforcer l'armature urbaine et à rattraper les retards.

Ainsi, en matière de déplacements urbains (cf. chapitre II-323 ci-après) la priorité est donnée aux actions en faveur des transports collectifs et à la valorisation des infrastructures routières existantes. Cette priorité n'exclut pas la réalisation de projets routiers qui s'avèrent nécessaires, notamment le doublement de la RN 202 dans la basse vallée du Var, et, selon un tracé à préciser, le doublement du contournement nord de Nice, de même que la liaison Est-Ouest citée précédemment (II-114, page 42), entre Nice et le nord d'Antibes.

Sont également prioritaires les équipements, évoqués dans le chapitre II-25 précédent, nécessaires pour l'alimentation en eau et pour l'élimination des déchets (ordures ménagères et matériaux inertes) et des eaux usées.

Dans le domaine de l'énergie, la sécurisation de l'alimentation électrique devra être assurée ainsi que la desserte en kérosène de l'aéroport qui pourra s'effectuer par la construction d'un pipe-line à partir des installations de Puget-sur-Argens.

II-32 - Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

II-321 - Les activités

La croissance démographique envisagée à l'horizon de la DTA représente environ 17 % de la population recensée en 1999 dans les Alpes-Maritimes. En termes de nombre d'emplois, le taux de croissance est sensiblement supérieur, de l'ordre de 23 %.

En effet, la quantification de l'emploi, établie à partir des orientations de la présente directive et en cohérence avec les perspectives énoncées par les syndicats intercommunaux chargés de la révision des schémas directeurs, prend en compte une réduction sensible d'un taux de chômage qui était supérieur à 13 % au début de l'année 1999.

Alpes-Maritimes	1999	2020/2025
Population	1 011 000	1 186 000
Emplois	348 000	428 000
Taux emploi/population	35 %	36 %

L'objectif de réduction du chômage ne pourra être atteint que dans le cadre d'une évolution économique fondée, non seulement sur le renforcement des pôles d'excellence du département, tourisme et haute technologie, mais aussi sur le maintien et le développement d'activités classiques industrielles et artisanales, nécessaires pour offrir du travail à l'ensemble des compétences constatées.

Dans le domaine de l'aménagement de l'espace, la répartition des activités doit tendre à réduire les déséquilibres spatiaux et doit, notamment, s'appuyer sur les axes de transports collectifs existants et projetés. A terme, le développement du télétravail exercera également un effet bénéfique dans ce domaine.

Les secteurs d'activités situés dans les sites stratégiques : extension nord de Sophia-Antipolis et basse vallée du Var, les futurs "sites associés" à Sophia-Antipolis et l'ensemble des zones d'activités locales doivent permettre une irrigation de l'ensemble de la Bande Côtière. Il convient cependant de souligner la rareté des terrains disponibles pour l'industrie et l'artisanat dans les zones d'activités actuelles de la Bande Côtière. Cette situation de quasi pénurie nécessite d'affecter à ces activités des espaces nouveaux dont l'aménagement sera maîtrisé par les collectivités locales : l'ensemble des espaces qui ne sont pas concernés par les objectifs de protection identifiés dans la DTA offrent une capacité suffisante pour répondre aux besoins de ces activités économiques.

A l'Est du département, les contraintes dues essentiellement au relief, rendent plus difficile le rééquilibrage habitat-emploi. Les principales potentialités pour l'accueil d'activités sont situées dans les "espaces-enjeux" identifiés sur le littoral à Menton-Roquebrune, ainsi qu'à proximité de l'échangeur de la Turbie et à Sospel, tout près de la ligne Nice-Cunéo. A Vintimille, la basse vallée de la Roya offre également des espaces de superficies importantes qui pourraient être utilisés dans le cadre de la coopération transfrontalière. Tel pourrait également être le cas du secteur du plateau Tercier situé à l'Est de Nice.

A l'Ouest du département, le secteur du Plan-de-Grasse situé sur l'axe de la voie ferrée Cannes-Grasse, offre les opportunités les plus intéressantes. Dans la plaine de la Siagne, des espaces pourront également être affectés à des activités, dans le cadre d'un aménagement qui assurera le maintien de secteurs agricoles et prendra en compte les données environnementales, notamment les risques liés aux inondations.

Dans le Haut-Pays, il conviendra de favoriser la diversification des activités agricoles, touristiques et artisanales à des échelles de territoire adaptées aux besoins de la population.

La localisation des activités commerciales s'effectuera dans le cadre des orientations générales préconisées dans le chapitre III, en privilégiant la requalification des centres, les services de proximité à l'échelle des quartiers et le renforcement des pôles du Moyen-Pays.

II-322 - L'habitat : élément du développement durable de la Côte d'Azur

Malgré des signes récents de reprise, la croissance annuelle du parc de logements s'est ralenti au cours des dernières années, tant pour les résidences principales que pour les résidences secondaires. Quantitativement modestes, les perspectives de développement démographique et d'emploi s'appuient sur la volonté d'intégrer l'habitat comme un facteur du développement durable de la Côte d'Azur.

La taille réduite des ménages dans le département a conforté les marchés dans la production de petits logements adaptés aux besoins d'accueil touristique, de retraités ou de résidents "mobiles", mais qui ne répondent pas à l'ensemble des besoins des ménages actifs.

La question première du logement touche principalement le marché du locatif. Elle s'articule autour de trois objectifs :

- permettre à tous de se loger dans des conditions décentes notamment pour les ménages dont les ressources sont modestes,
- accompagner le développement économique et l'emploi,
- doter le département d'une stratégie territoriale en matière d'habitat s'appuyant sur des actions de réinvestissement urbain, de renforcement des centres de vie et de maîtrise foncière.

➤ Permettre à tous de se loger dans des conditions décentes

L'image d'une Côte d'Azur riche et aisée masque de fortes disparités sociales. Ainsi, selon une étude récente de l'INSEE, 100 000 personnes ont des ressources inférieures au seuil de pauvreté, soit 10 % de la population.

L'intervention de l'Etat et des collectivités locales doit porter sur le développement des outils financiers et sociaux favorisant l'accès et le maintien des personnes modestes dans le logement afin de corriger et d'atténuer la fragilité sociale d'une partie de la population. Les collectivités locales, à travers les différents projets d'aménagement, doivent mettre l'accent sur l'objectif de mixité sociale.

➤ **Accompagner le développement économique et l'emploi**

Le logement doit répondre aux besoins générés par le développement des activités de haute technologie mais aussi à celui des emplois moins qualifiés induits par ces développements et par les activités touristiques.

Dans les sites stratégiques : Sophia-Antipolis et Vallée du Var, il convient que les collectivités locales permettent un rééquilibrage entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs logés sur leur territoire. Cette approche doit nécessairement s'appuyer sur une démarche intercommunale. Ainsi, les neuf communes du parc de Sophia-Antipolis doivent prendre en compte le problème du logement de manière significative.

A l'heure actuelle, le secteur locatif privé supporte une part importante de la demande à vocation sociale des ménages actifs y compris celle des ménages éligibles au logement social. Cela engendre une tendance à la sur-occupation de certains logements ou à des taux d'effort financier élevés.

L'offre de logements en direction des actifs doit être rééquilibrée par la production de logements orientée vers le locatif à loyer modéré et d'appartements de grandes tailles (quatre ou cinq pièces), tant dans le parc privé que dans le parc public.

Au-delà de ces logements à vocation sociale, il est nécessaire de produire des logements intermédiaires destinés aux ménages actifs plus aisés. Cette offre nouvelle devrait être soutenue non seulement par les bailleurs institutionnels mais également par les bailleurs privés. Dans les centres urbains, la mise en place de projets de revitalisation constitue un atout supplémentaire à l'émergence de cette offre nouvelle.

Cette nouvelle production doit entraîner une détente des marchés du logement et permettre de mieux insérer les habitants, aujourd'hui captifs de leurs logements, et de fixer les nouveaux arrivants plus volatils.

Plus généralement, les collectivités porteuses de projets de développement économique doivent définir une politique de l'habitat adaptée à la demande des actifs en privilégiant la localisation des logements nouveaux à proximité des lieux d'emploi ou des axes de transports.

➤ **Réduire la segmentation des marchés et des territoires**

La forte segmentation actuelle des marchés du logement entraîne d'importants blocages qui ne permettent pas de répondre aux évolutions économiques attendues d'ici 2020. Aussi, une approche globale des politiques de l'habitat est nécessaire à l'échelle intercommunale.

La reconquête de la ville, est un enjeu fondamental du développement futur de la Côte d'Azur. Des projets urbains, assurant la mixité sociale, doivent émerger à partir des centres anciens, des quartiers d'habitat sociaux et des espaces urbains désorganisés. Ces derniers espaces, souvent situés à proximité d'axes de déplacements ou de grands équipements structurants, constituent un potentiel important en matière de localisation d'habitat. Ces orientations sont précisées dans les schémas directeurs qui, lorsqu'ils existent, doivent identifier les lieux potentiels d'habitat et définir les objectifs à atteindre pour rééquilibrer l'offre de logements et répondre aux perspectives de développement.

Une croissance démographique de 0,6 % par an sur 25 ans nécessiterait la mise sur le marché d'une offre nouvelle d'environ 3 800 résidences principales par an, dont une part accrue sur le marché du locatif. Cette offre, qui ne prend pas en compte les logements liés à la principauté monégasque, devrait se répartir comme suit :

- 1 100 logements sociaux, dont 350 à loyer minoré,
- 1 300 logements intermédiaires,
- 1 400 logements " libres ".

A la production de logements neufs s'ajouteront les logements provenant d'opérations liées au renouvellement urbain, de la réhabilitation de logements anciens et de la remise sur le marché de logements vacants.

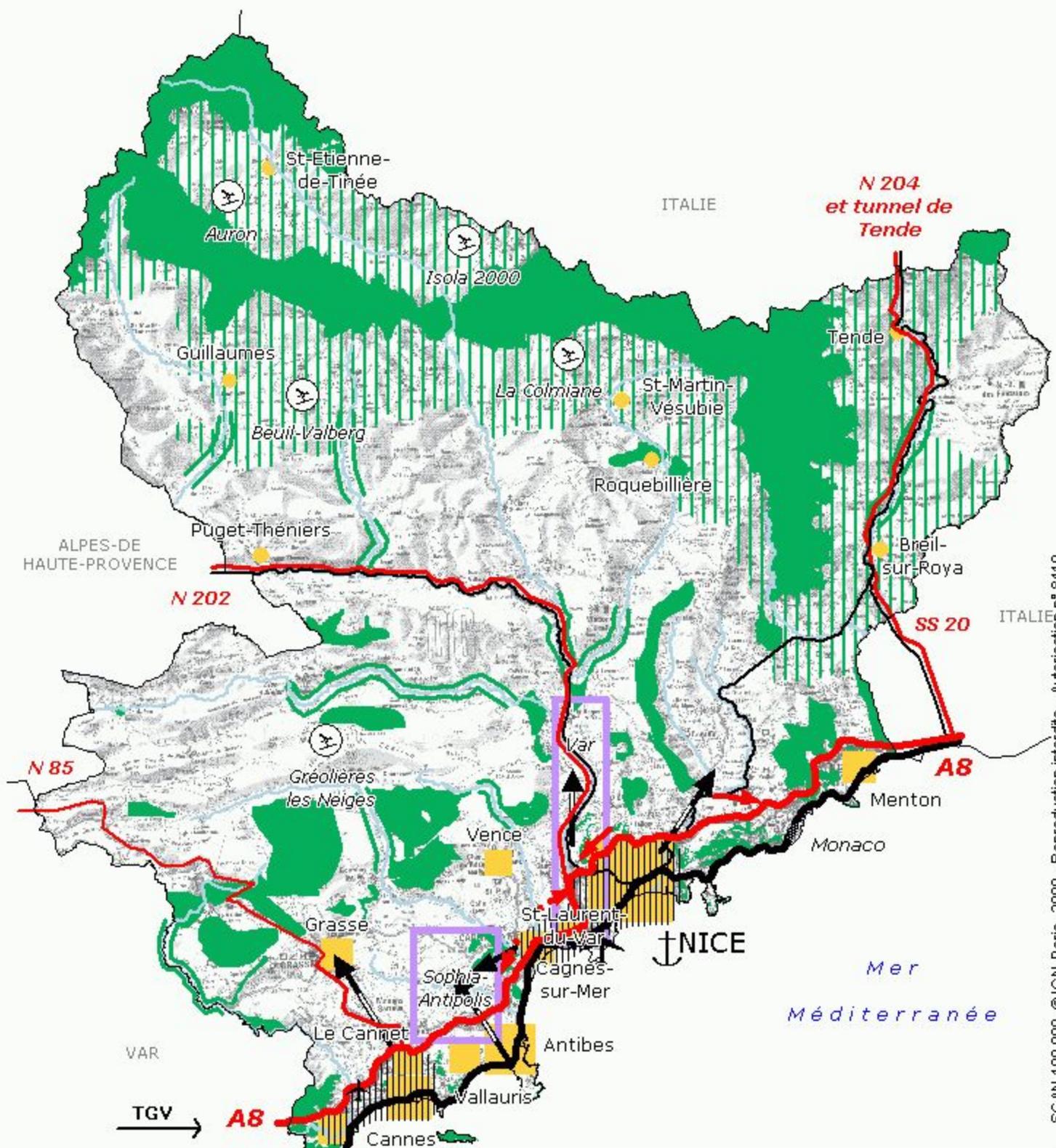
II-323 - Les déplacements urbains

Afin de maintenir un niveau de service satisfaisant sur les axes structurants, de desservir les principaux pôles urbains et économiques de la Bande Côtière et, notamment, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, les secteurs stratégiques et l'ensemble des centres et secteurs de restructuration, il apparaît nécessaire aujourd'hui de donner la priorité aux transports collectifs. Cette priorité répond également aux objectifs de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme introduit par la loi solidarité et renouvellement urbains, ainsi que de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

□ Ainsi l'objectif visé est de réaliser un véritable réseau maillé de transport en site propre qui s'appuiera sur :

- la voie ferrée littorale où le renforcement de l'infrastructure permettra la mise en place d'un cadencement performant de trains express régionaux (TER) compatibles avec la priorité nécessairement accordée aux grandes lignes. Ces TER permettent également de desservir la principauté monégasque ;
- l'intégration dans ce réseau des sections urbaines des lignes du chemin de fer de Provence (Nice-Carros) et de Nice-Cunéo (Nice-Drap dans la vallée du Paillon) ainsi que de la ligne Cannes-Grasse dont les modalités d'exploitation seront précisées par les études en cours en tenant compte des projets urbains mis en œuvre ;
- la réalisation de transports en commun en site propre (TCSP) concernant les agglomérations de Nice, de Cannes :
 - le TCSP de l'agglomération niçoise devrait relier le centre de Nice, et notamment la gare et le port à la gare de Villeneuve-Loubet en franchissant le Var. Ce site propre desservira ainsi l'ensemble des secteurs à enjeux du littoral (cf. ci-après chapitre III-12 - Le Littoral) ;
 - une ligne remontera dans la vallée du Var jusqu'à Lingostière où arrive la ligne des chemins de fer de Provence (C.P). La zone industrielle départementale de Carros-Le Broc pourrait être desservie directement par transfert ou création d'une antenne de la ligne des C.P. en rive droite. Par ailleurs, de manière plus générale, la modernisation de la ligne des C.P. permettra de renforcer son rôle de desserte du Haut-Pays ;
 - le TCSP de Cannes desservira les centres du Cannet et de Mandelieu-la-Napoule ainsi que les secteurs de restructuration prévus à la Bocca et Minelle à l'ouest de Cannes.
- la desserte du parc d'activités de Sophia-Antipolis par une liaison rapide avec les gares d'Antibes et de Biot. Les emplois actuels, de l'ordre de 23 500, devraient doubler à l'horizon de la DTA dans le parc et ses extensions, ce qui conduit à préconiser la réservation d'emprises pour un futur site propre reliant Nice, Sophia-Anipolis et Antibes dont la gare doit devenir un pôle multimodal. A terme, ce réseau pourrait se connecter avec l'axe Cannes-Grasse.

10 - Les objectifs généraux de la DTA des Alpes-Maritimes



	Espaces naturels remarquables		Réseau routier principal
	Parc du Mercantour (zones centrale et périphérique)		Zone desservie par TCSP
	Secteur stratégique		TCSP
	Pôle urbain		Réseau ferré interrégional
	Bourg centre		Fleuve et rivière
	Principales stations de montagne		Aéroport
			Port de commerce principal

DDE 06 - SAUO - SIG

SCAN 100 000 © IGN-Paris - 2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

Le développement des transports en commun impose des actions de coordination visant notamment l'accessibilité des gares, une politique adaptée de stationnement en centre ville, la création de parcs relais, la mise en œuvre d'une politique de rabattement des lignes des réseaux de transports en commun urbains et interurbains vers les lignes ferroviaires. La mise en place d'un système tarifaire simplifié ainsi que du système de gestion du trafic et d'information routière (DIADEM) sont la clé de voûte de cette armature de transport.

L'interconnexion des voies ferrées et des sites propres doit être assurée. Les gares existantes seront améliorées, voire dans certains cas déplacées, afin d'en faire de véritables centres d'échanges avec tous les modes de transports. A ce titre, une gare multimodale sera implantée à Saint-Augustin, dans le delta du Var. L'un des objectifs essentiels de cette gare sera de favoriser l'accessibilité à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur par un système de desserte efficace et rapide. Les principaux pôles d'échanges figurent sur la carte n° 1 : "La Bande Côtière" et notamment les gares de Nice (Centre et Saint-Roch), de Cannes (Centre et la Bocca) et d'Antibes.

- La valorisation du réseau routier existant demeure un objectif majeur qui s'appuie notamment sur la mise en place, d'ores et déjà engagée, d'un système global d'exploitation du trafic urbain. Cette valorisation conduit à intégrer les voies urbaines dans leur environnement avec un soin tout particulier. Elle doit également conduire à faciliter les relations entre les villes de l'ensemble de la Bande Côtière en évitant tout aménagement inapproprié le long des axes départementaux, en dehors des zones agglomérées.

La mise en œuvre des orientations de renforcement de l'armature urbaine et la politique conduite en faveur des transports collectifs ne suffisent cependant pas, à l'horizon de la DTA, pour répondre à l'augmentation des déplacements, évaluée dans le cadre de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999.

Aussi, apparaît-il nécessaire de compléter le réseau principal routier et autoroutier par le dispositif mentionné dans le chapitre II-114 (page 42) qui s'appuie sur l'amélioration des capacités du contournement de Nice et la réalisation d'une liaison nouvelle dans l'axe Est-Ouest, ainsi que la réalisation du doublement de la RN 202 dans l'axe Nord-Sud, la RN 202 actuelle devant être requalifiée pour assurer ses fonctions de desserte et d'échange.

La liaison nouvelle susvisée, reliant Nice au nord d'Antibes, délesterait l'autoroute A8 dans sa partie la plus chargée et faciliterait la requalification du bord de mer qui retrouverait une vocation touristique de promenade et d'accès aux plages.

Le réseau principal sera également complété par l'amélioration de la desserte de l'entrée ouest de Nice par l'autoroute A8 et par l'achèvement de la RN 7 à Antibes-Vallauris et de la pénétrante Cannes-Grasse au sud de Grasse. De même, plusieurs axes départementaux s'intègrent dans cette armature routière : notamment l'achèvement de la pénétrante du Paillon et les voies de dessertes liées aux extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis.

En conclusion, les effets attendus de la priorité donnée aux transports en commun pourraient conduire les maîtres d'ouvrages à différer la réalisation de routes nouvelles. Toutefois, à titre de précaution, il convient d'entreprendre les études de ces routes afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme.

La quatrième partie "Politiques d'accompagnement" précise les actions qui doivent concrétiser l'orientation en faveur des transports en commun qui se traduira dans les investissements à mettre en œuvre, notamment dans les contrats de plan.

(Page blanche)

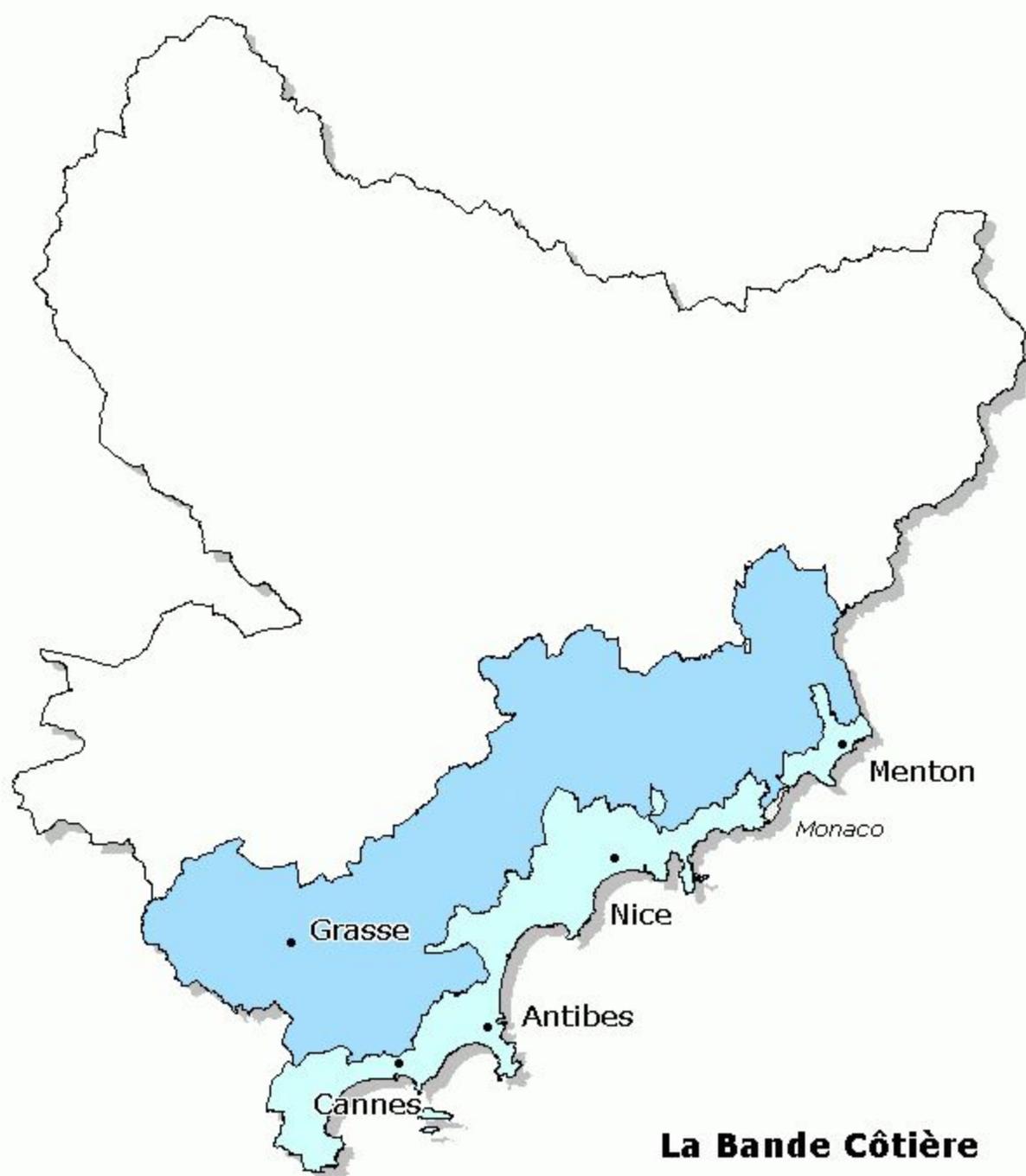
III

LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DES "LOIS LITTORAL ET MONTAGNE"

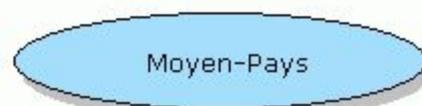


III LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DES "LOIS LITTORAL" ET "MONTAGNE"

III-1 - LA BANDE COTIERE	65
III-11 - Orientations générales et cartographie.....	65
III-12 - Le Littoral	69
- Les particularités géographiques du Littoral	
- Les orientations générales pour l'aménagement et la protection du Littoral	
- Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" en matière de protection	
- Les orientations et modalités d'application de la "loi littoral" en matière d'aménagement	
III-13 - Le Moyen-Pays	87
III-131 - Les orientations	
III-132 - La Frange sud de la zone Montagne	
. La délimitation	
. Les particularités géographiques	
. Les orientations pour l'aménagement du territoire	
. Les modalités d'application de la "loi montagne"	
III-14 - Les secteurs stratégiques	103
III-141 - La basse vallée du Var	
III-142 - Le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions	
III-2 - LE HAUT-PAYS	115
- Les particularités géographiques du Haut-Pays	
- Les orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays	
- Les modalités d'application de la "loi montagne"	



La Bande Côtière



III-1 - LA BANDE COTIERE

III-11 - ORIENTATIONS GENERALES ET CARTOGRAPHIE

Les orientations définies dans ce chapitre concernent **l'ensemble de la Bande Côtière, Littoral et Moyen-Pays**. Elles s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux définis dans le chapitre II précédent.

La principale caractéristique de l'espace aménageable est sa rareté due aux contraintes géographiques et au mode de développement de l'urbanisation qui a privilégié depuis une quarantaine d'années une occupation diffuse de l'espace, en particulier dans le Moyen-Pays. Ainsi, le développement modéré attendu doit-il s'inscrire dans un projet d'aménagement fondé sur une gestion économe de cet espace qui traduit le principe d'équilibre entre aménagement et protection édicté à l'article L 121-1 du code de l'urbanisme et qui peut s'exprimer par deux orientations complémentaires :

- ❑ une orientation de protection des principaux espaces naturels, agricoles et forestiers. En dehors de leur intérêt propre, productif, écologique ou récréatif, ces espaces jouent un rôle essentiel dans l'urbanisation de la Bande Côtière puisqu'ils en constituent le grand cadre paysager et la structure verte interne. Ils définissent, par ailleurs, les limites de "l'étalement urbain".
- ❑ une orientation de renforcement de l'espace urbain et de sa structure polycentrique qui s'appuiera sur :
 - le confortement et la requalification des centres -principaux et secondaires- afin d'offrir aux habitants, des services et des équipements à une échelle géographique, intercommunale ou locale, appropriée ;
 - la restructuration de quartiers partiellement urbanisés en cohérence avec les projets de transport en commun et les orientations en matière d'habitat ;
 - l'organisation des secteurs d'habitat diffus où l'accueil d'une part importante des nouveaux habitants doit s'effectuer en préservant le cadre de vie.

LA CARTE "AMENAGEMENT DE LA BANDE COTIERE"

Un document cartographique, la carte hors texte n° I : "la Bande Côtière", document établi à l'échelle du 1/100 000^{ème}, illustre l'application de ces orientations qui seront précisées dans les chapitres suivants pour :

- le territoire soumis à l'application de la "loi littoral" (16 communes concernées) ;
- le Moyen-Pays (62 communes), incluant la "Frange sud de la zone Montagne", composée de 32 communes soumises à l'application de la "loi montagne" ;
- deux secteurs stratégiques : la basse vallée du Var ainsi que le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions.

Ce document cartographique synthétise trois aspects essentiels des orientations d'aménagement de la Bande Côtière :

- **les protections,**
- **l'armature urbaine,**
- **les principales infrastructures de transport.**

1 - Les protections

Elles concernent :

- **Les espaces naturels et forestiers** qui traduisent les principaux objectifs de protection et définissent la limite de l'étalement urbain. Ces espaces ne recevront aucune urbanisation nouvelle. Ils peuvent, le cas échéant, accueillir des aménagements liés à leur gestion pastorale ou forestière ou à leur mise en valeur pour le tourisme et les loisirs ainsi que des infrastructures et équipements d'intérêt général, dans le respect de la qualité environnementale de ces espaces.
Parmi ces espaces, des secteurs ont une forte valeur patrimoniale. Ces secteurs sont identifiés dans les chapitres suivants pour les communes du littoral et la Frange sud de la zone Montagne. En ce qui concerne les communes qui ne sont pas soumises à l'application de la "loi littoral" et de la "loi montagne", il s'agit des sites liés aux milieux connexes de la Siagne, aux secteurs andésitiques du Terme Blanc, aux basses gorges du Loup, aux plateaux de la Grande Corniche et à la Tête de Chien.
La carte n° I : "la Bande Côtière" localise les principaux espaces naturels et forestiers. Leur délimitation sera précisée dans les documents d'urbanisme intercommunaux ou communaux.
- **Les espaces agricoles** identifiés par des symboles, dont les dimensions indiquent les ordres de grandeur des surfaces qui doivent être affectées aux activités agricoles dans les secteurs concernés (superficie minima de 10 à 20 hectares, de 20 à 50 hectares et supérieure à 50 hectares). Lorsque ces symboles sont situés dans des espaces naturels à forte valeur patrimoniale, les constructions ou installations indispensables pour assurer la gestion agricole, doivent tenir compte de cette valeur ;
- **Les fleuves et rivières** ("axes bleus") dont les fonctions de relations paysagères entre le Littoral et le Moyen-Pays et de supports privilégiés pour les loisirs des habitants doivent être renforcées ;
- **Les espaces paysagers sensibles** urbanisés, en général, de façon peu dense qui tiennent une place importante dans la perception du paysage. Leurs caractéristiques spécifiques : dominante végétale, faible hauteur des constructions, doivent être précisées et prises en compte dans les documents d'urbanisme. Sur le littoral, ces espaces englobent également des sites fortement urbanisés, d'intérêt patrimonial, désignés en tant qu'"espaces urbanisés sensibles" dont les modalités de protection sont mentionnées dans le chapitre suivant ;
- **Les centres anciens**, vieilles villes et vieux villages, qui doivent être préservés, avec leurs abords, en tant qu'éléments essentiels du patrimoine bâti et de l'identité de la Côte d'Azur.

2 - L'armature urbaine

Elle est identifiée par :

- **Les centres principaux** des villes de plus de 20 000 habitants, dont les fonctions de service à la population doivent être renforcées tout en favorisant la mixité et la desserte par les transports en commun, et les **centres secondaires** qui remplissent une fonction de service de proximité ;
- **Les secteurs stratégiques** : à ce titre sont identifiés, la basse vallée du Var ainsi que le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions. Les orientations pour ces deux secteurs sont décrites dans le chapitre III-14, page 103 ;

- **Les espaces-enjeux : secteurs de structuration ou de restructuration** qui représentent les principaux lieux où un développement peut être organisé en cohérence avec les objectifs retenus en matière de transports, d'habitat, d'activités et d'équipements de superstructures. Ces lieux sont, pour l'essentiel, situés dans l'armature urbaine principale que constitue l'agglomération littorale, dans les secteurs stratégiques de Sophia-Antipolis et de la vallée du Var ainsi que dans les deux axes desservis par des transports en commun, de Cannes-Grasse et de la vallée du Paillon au nord-est de Nice. Dans ces axes, des projets d'ensemble devraient permettre d'améliorer la qualité du cadre de vie et d'exploiter au mieux le potentiel de développement. Seuls les principaux secteurs de structuration ou de restructuration figurent sur la carte : d'autres secteurs pourront être identifiés par les collectivités locales dans les documents d'urbanisme, afin de répondre, notamment, aux orientations définies pour le Moyen-Pays (chapitre III-13, page 87).
- **les équipements universitaires** sont localisés à Nice, dans le parc d'activités de Sophia-Antipolis ainsi qu'à Antibes, Cannes, Grasse, Menton et Villefranche-sur-Mer.

3 - Les principales infrastructures de transport

Dans la carte hors texte n° I : "La Bande Côtière", sont localisés les aéroports, ports de commerce, voies ferrées ainsi que les lignes projetées pour les transports en commun en site propre.

En matière de routes, sont représentés : l'autoroute A8, son doublement dans la section de contournement de Nice, le principe d'une liaison Est-Ouest entre Nice et le nord d'Antibes ainsi que les principales pénétrantes et voies existantes et en projet, qui assurent une fonction structurante à l'échelle de l'agglomération.

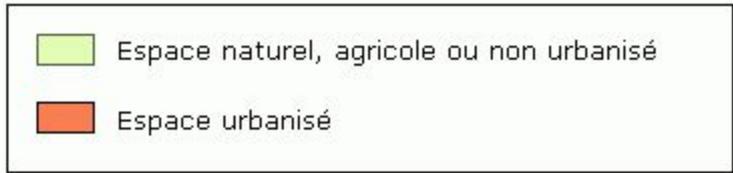
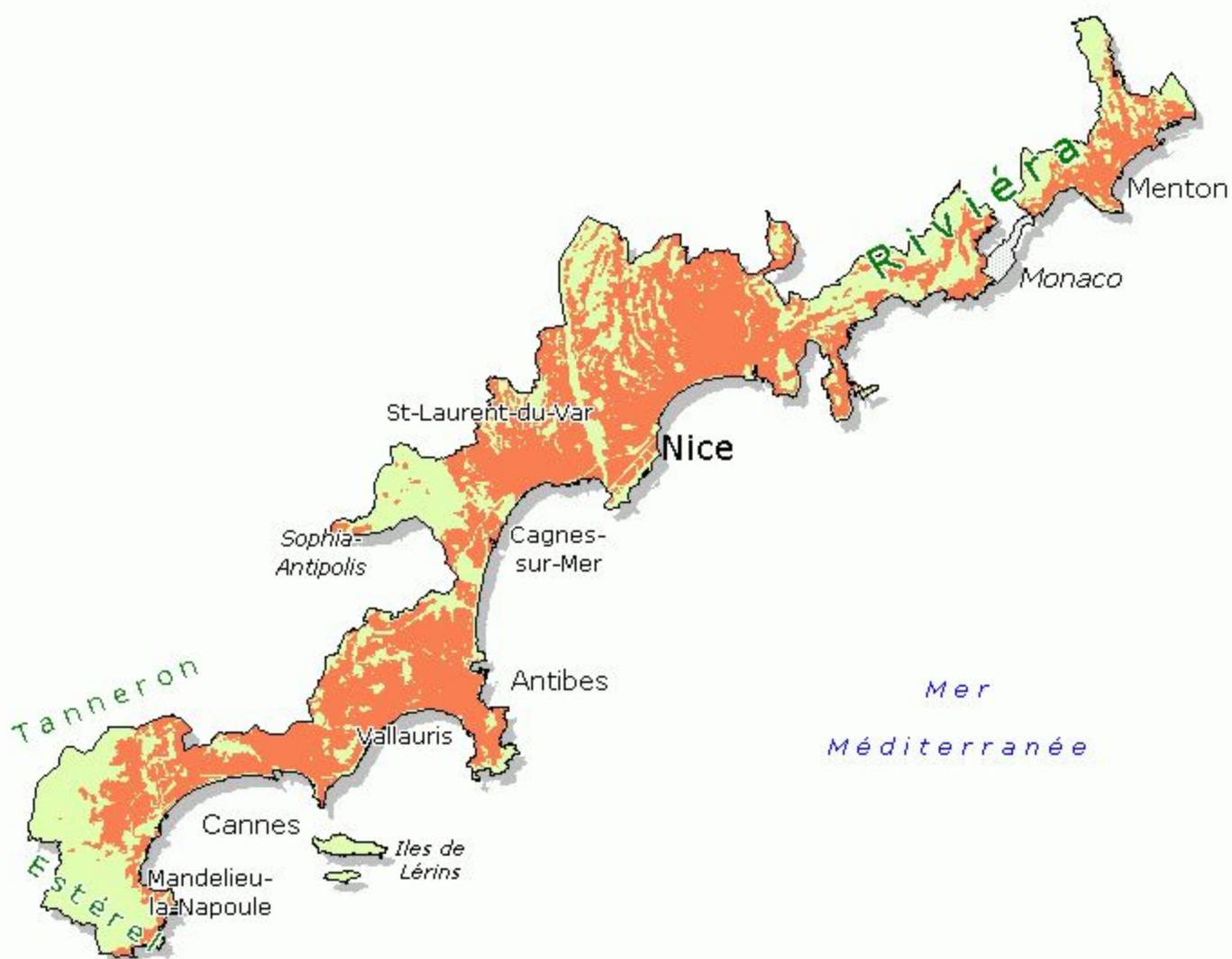
Comme cela est indiqué en introduction de la directive, en matière de projet de lignes de transport en commun et de routes, c'est le principe de liaison qui doit être pris en considération : le tracé de ces infrastructures sera précisé, soit dans le cadre des documents de planification et d'urbanisme, soit dans le cadre des procédures propres à leur réalisation.

Par ailleurs, d'autres infrastructures, compatibles avec les orientations de la DTA et relevant de la compétence des collectivités locales pourront, évidemment, figurer dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU).

(Page blanche)

III-12 - LE LITTORAL

III-121 - Les particularités géographiques du Littoral	71
III-122 - Les orientations générales pour l'aménagement et la protection du Littoral	73
III-123 - Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" en matière de protection	73
III-124 - Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" en matière d'aménagement	80



III-121 - LES PARTICULARITES GEOGRAPHIQUES DU LITTORAL

L'espace dénommé "le littoral" concerne les seize communes du département qui ont une façade maritime. Cet espace occupe une place spécifique dans la Bande Côtière en raison de ses particularités paysagères, socio-économiques et culturelles.

Des caractéristiques physiques et climatiques remarquables

Les caractéristiques physiques et climatiques du littoral ont fondé l'attractivité de la Côte d'Azur qui s'est traduite par un fort développement du tourisme depuis le siècle dernier.

Ces principales caractéristiques concernent :

- **le relief** de l'espace littoral, qui est dominé par le massif de l'Estérel à l'Ouest et par les Alpes à l'Est qui aboutissent dans la mer entre Nice et Menton. Ces deux massifs s'intègrent dans le grand cadre de ceinture de la Bande Côtière qui constitue le paysage dominant vu depuis la mer, véritable "décor" qui souligne le cadre naturel du territoire ;
- **les fleuves et les rivières** qui, avec les collines, structurent et modèlent le paysage à partir de la succession des vallées perpendiculaires au rivage ;
- **la côte** extrêmement variée qui comprend une succession de baies et de caps, de plages et de rochers. Ces éléments la découpent en séquences qui constituent autant d'unités paysagères ;
- **la végétation** très diversifiée le long du littoral dont la richesse vient en grande partie de l'alternance entre :
 - . des forêts et ensembles boisés "naturels" composés d'arbres d'essence "locale" ;
 - . des parcs et des jardins, créés et entretenus par l'homme, composés d'une palette végétale extrêmement variée ;
- **le climat** azuréen, caractérisé par des températures douces et un ensoleillement prolongé. Ce climat particulièrement clément contribue à la valeur floristique de la Côte d'Azur, fondée notamment sur la variété des végétaux et les cultures horticoles bien que celles-ci aient fortement régressé en même temps que se développait le processus d'urbanisation du littoral.

Un territoire fortement urbanisé et très peuplé

L'urbanisation est presque continue sur les 80 kilomètres du littoral du département, depuis Théoule-sur-Mer à l'Ouest, jusqu'à Menton et la frontière italienne à l'Est. De 1962 à 1999, les seize communes du littoral ont connu une croissance forte puisque leur population est passée de 471 000 à 668 000 habitants. En intégrant Monaco et ses 30 000 habitants, le littoral accueille 70 % de la population sur seulement 6 % du territoire départemental, soit une densité moyenne de 2 650 habitants/km². Il représente la destination privilégiée des 8,5 millions de touristes qui viennent chaque année sur la Côte d'Azur et concentre les trois-quarts des 150 000 résidences secondaires que compte le département.

Aujourd'hui, la structure urbaine du littoral présente l'image d'une conurbation polycentrique composée d'une succession de villes importantes aux premiers rangs desquelles se trouvent Nice avec 343 000 habitants, Antibes avec 72 000 habitants, Cannes avec 67 000 habitants, Cagnes-sur-Mer avec 44 000 habitants et Menton avec 29 000 habitants.

En raison des fortes contraintes du site, c'est le long du littoral que l'armature urbaine s'est structurée de façon linéaire et que sont concentrés les principaux moyens de transports, au premier rang desquels : les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Mandelieu-La Napoule, la voie ferrée littorale, les RN 7 et 98, ainsi que l'autoroute A8 dont la plupart des échangeurs sont situés dans les communes côtières.

L'organisation et l'implantation de certaines de ces infrastructures ont conduit dans le passé à ne pas prendre suffisamment en considération un traitement de qualité du front de mer. Elles ont créé une coupure véritable entre le rivage et l'urbanisation ainsi qu'à l'intérieur des villes.

Un espace naturel et culturel de qualité

Le patrimoine du littoral est riche et varié. Ancrée sur des sites et des paysages exceptionnels, l'urbanisation du littoral a engendré en de nombreux endroits des formes et des ensembles bâtis de grande qualité qui concourent à l'image véhiculée par le vocable "Côte d'Azur".

A côté des vieilles villes et villages, le patrimoine "aménagé" du littoral est caractérisé par des espaces de villégiature créés à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle :

- de luxueux fronts urbains le long de la côte comme la Croisette à Cannes et la promenade des Anglais à Nice. Cette organisation urbaine combine des architectures balnéaires remarquables, des grands hôtels, par exemple, avec un végétal exotique qui accompagne les voies et les promenades du front de mer ;
- des grands lotissements et des parcs résidentiels avec des villas aux architectures souvent intéressantes et des jardins à la palette végétale riche et exotique.

Les espaces naturels sur le littoral, hormis le grand paysage cadre évoqué précédemment, sont bien souvent devenus des espaces résiduels du fait de leur enserrement dans l'urbanisation. Cette rareté renforce l'intérêt de les soumettre à une protection spécifique. Il est cependant à noter que ces espaces, constitués de parcs et de jardins, sont dans de nombreux cas "artificialisés" et que les espaces demeurés "naturels" y sont relativement peu importants.

III-122 - LES ORIENTATIONS GENERALES POUR L'AMENAGEMENT ET LA PROTECTION DU LITTORAL

Ces particularités géographiques confèrent aux communes de la conurbation littorale un rôle stratégique dans les perspectives de développement de l'agglomération puisqu'elles en représentent l'armature urbaine majeure.

Ce développement ne peut être conçu sans promouvoir une qualité accrue et sans préserver, sur ce littoral convoité, les sites, les paysages et le patrimoine naturel et urbain.

Les orientations pour l'aménagement et la protection du littoral s'inscrivent dans le projet global décrit dans les objectifs généraux (chapitre II), qui concerne l'ensemble de l'agglomération et, au-delà, l'ensemble du territoire départemental.

Ces orientations, ainsi que les modalités d'application de la "loi littoral", qui découlent des particularités géographiques locales consacrent la priorité donnée à :

- l'enjeu de protection, ou de préservation, dans les espaces naturels ainsi que dans les espaces urbanisés ayant une valeur paysagère ou patrimoniale ;
- la possibilité de réaliser les équipements liés, en particulier, au renforcement des transports collectifs ainsi que des restructurations et, parfois, des densifications de quartiers qui représentent un enjeu pour le développement, l'aménagement et la mise en valeur de l'agglomération, ainsi que l'amélioration du cadre de vie sur le plan local.

III-123 - LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL EN MATIERE DE PROTECTION

III-123-1 - Présentation des orientations en matière de protection

Le littoral des Alpes-Maritimes concentre une diversité d'espaces qu'il convient de préserver en raison de :

- leur "valeur" culturelle ou naturelle, leur caractère remarquable ;
- leur rôle écologique pour l'équilibre des milieux ;
- leur place dans le paysage et leur situation dans l'organisation de la forme urbaine.

Ces divers espaces à préserver ou à protéger peuvent être différents par :

- leur nature même qui peut être d'origine naturelle ou créée par l'homme. Les espaces "artificiels" nécessitent le plus souvent d'être gérés au bénéfice même de leur sauvegarde ;
- leurs enjeux qui pèsent sur leur devenir, compte tenu des fortes pressions visant à étendre l'urbanisation ;
- leur usage et leur fonction, paysagère, ludique, ou agricole fondée sur l'horticulture ou, dans les collines de Nice, sur la viticulture ;
- leur situation au regard des risques naturels.

Il importe de différencier les espaces à protéger en fonction de l'ensemble de ces critères afin de définir au mieux les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" qui leur sont applicables.

Ces orientations sont mises en œuvre au travers de deux types de dispositions juridiques : les modalités d'application de la "loi littoral" qui constituent le socle du dispositif juridique en matière de protection du littoral et les "principaux objectifs de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages" prévus par la loi, qui viennent compléter en tant que de besoin les modalités d'application de la "loi littoral".

Certains de ces espaces font déjà l'objet de protections particulières, notamment au titre de la loi du 2 mai 1930 relative à la préservation et à la conservation des monuments naturels et des sites. Ces protections demeurent bien entendu applicables nonobstant les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" définies par la directive territoriale d'aménagement.

III-123-2 - Les modalités d'application de la "loi littoral"

A ce titre, peuvent être distinguées trois catégories de protection :

- Les protections liées à la qualité d'**espaces remarquables du littoral**, au titre des articles L.146-6 et R.146-1 du code de l'urbanisme, qui sont représentées sur la carte hors texte n° II : "le Littoral",
 - en bleu, pour les espaces terrestres ;
 - en hachures bleues, pour les espaces marins dont la délimitation est indicative et sera appréciée en fonction de l'évolution des biotopes.
- Les protections des **parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs** au titre de l'article L 146-6 dernier alinéa du code de l'urbanisme.
- Les protections de **coupures d'urbanisation** au titre de l'article L 146-2 du code de l'urbanisme visant à limiter le processus d'urbanisation linéaire, représentées en jaune sur la carte précitée.

Note sur la carte hors texte n° II : "le Littoral"

L'échelle retenue pour le traitement cartographique des orientations et des modalités d'application de la "loi littoral" est le 1/60 000^{ème}. Ainsi les espaces sont identifiés et délimités avec un degré de précision correspondant à cette échelle. Les espaces à protéger d'une superficie de l'ordre d'un hectare, dont l'identification n'est pas significative à cette échelle cartographique, seront identifiés par les plans locaux d'urbanisme.

Les espaces remarquables du littoral

- **Rappel des textes :**

L. 146-6 1^{er} alinéa du code de l'urbanisme :

Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Un décret fixe la liste des espaces et milieux à préserver, comportant notamment, en fonction de l'intérêt écologique qu'ils présentent, les dunes et les landes côtières, les plages et les lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers ou des caps, les marais, les vasières, les zones humides et milieux temporairement immergés ainsi que les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79.409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et, dans les départements d'outre-mer, les récifs coralliens, les lagons et les mangroves.

- **Champ d'application :**

- Les principes**

Ces principes sont définis dans l'article R 146-1 du code de l'urbanisme :

En application du premier alinéa de l'article L 146-6, sont préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique :

- a) les dunes, les landes côtières, les plages et les îlots, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci ;*
- b) les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;*
- c) les îlots inhabités ;*
- d) les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;*
- e) les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;*
- f) les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbes, les frayères, les nourrisseries et les gisements naturels de coquillages vivants ; les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article 4 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;*
- g) les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application de la loi du 2 mai 1930 modifiée et des parcs nationaux créés en application de la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960, ainsi que les réserves naturelles instituées en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 ;*
- h) les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables ;*
- i) les récifs coralliens, les lagons et les mangroves dans les départements d'outre-mer.*

Les espaces identifiés concernent notamment :

- des plages et des falaises qui, du fait de leurs dimensions souvent réduites, ne sont pas toutes repérées sur la carte ;
- des forêts et des zones boisées proches du rivage. Sont inventoriés à ce titre les ensembles boisés qui présentent un caractère à la fois naturel et remarquable ;
- des zones humides et des parties naturelles des embouchures des rivières ;
- des milieux terrestres et marins nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou qui présentent un intérêt écologique ;
- des parties naturelles des sites inscrits ou classés au titre de la loi du 2 mai 1930 précitée.

Certains espaces remarquables correspondent simultanément à plusieurs critères évoqués ci-dessus. Ils peuvent aussi jouer le rôle de coupure d'urbanisation. Par ailleurs, dans les espaces remarquables, les parcs et les ensembles boisés les plus significatifs par l'importance et la qualité de leurs boisements, ou par leur situation au regard de leur environnement urbain, doivent être classés en espaces boisés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme et en application de l'article L.146-6 - 4^{ème} alinéa.

- **Les dispositions applicables :**

Le régime juridique de ces espaces remarquables est défini dans les articles suivants du code de l'urbanisme :

- **L 146-6 - 3ème et 4ème alinéas**

Des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public. Un décret définit la nature et les modalités de réalisation de ces aménagements.

En outre, la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux peut être admise, après enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983.

- **L 146-8 - 1er et 2ème alinéas**

Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

A titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées avec rejet en mer, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées conjointement par les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement, par dérogation aux dispositions du présent chapitre.

- **R 146-2**

En application du deuxième alinéa de l'article L 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à l'article R 146-1, après enquête publique dans les cas prévus par le décret n° 85-453 du 23 avril 1985, les aménagements légers suivants :

- a) les chemins piétonniers et les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux ;*
- b) les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, de pêche et cultures marines ou lacustres, conchylicoles, pastorales et forestières ne créant pas de surface hors œuvre nette au sens de l'article R 112-2 ainsi que des locaux d'une superficie maximale de 20 mètres carrés, liés et nécessaires à l'exercice de ces activités pour répondre aux prescriptions des règlements sanitaires nationaux ou communautaires, à condition que la localisation et l'aspect de ces aménagements et locaux ne dénaturent pas le caractère des lieux et que la localisation dans ces espaces ou milieux soit rendue indispensable par des nécessités techniques.*

□ **Les parcs et ensembles boisés les plus significatifs**

• **Rappel des textes :**

L'article L 146-6-4^{ème} alinéa du code de l'urbanisme dispose que "le plan local d'urbanisme doit classer en espaces boisés, au titre de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après consultation de la commission départementale des sites".

• **Champ d'application :**

Les parcs et ensemble boisés les plus significatifs sont situés, pour l'essentiel, dans les espaces suivants, identifiés sur la carte hors texte n° II "le Littoral" :

- espaces remarquables (partie terrestre) ;
- espaces boisés et paysagers ;
- parcs et jardins caractéristiques ;
- coupures d'urbanisation.

Il appartient aux collectivités locales concernées de les délimiter et de les classer dans les documents d'urbanisme en tant qu'espaces boisés au titre de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme.

- **Les dispositions applicables :**

Le régime de protection est défini par les articles L 130-1 et R 130-1 et suivants du code de l'urbanisme.

□ Les coupures d'urbanisation

- **Rappel des textes :**

Article L 146-2 dernier alinéa du code de l'urbanisme :

"les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation".

- **Champ d'application :**

Les coupures d'urbanisation ont pour fonction de constituer de véritables interruptions, ou discontinuités de l'urbanisation, afin d'éviter la linéarité, la banalisation et la monotonie des espaces urbains le long du littoral. A ce titre, elles sont sensiblement perpendiculaires au rivage et proches de celui-ci ; le cas échéant, elles peuvent se prolonger en dehors des espaces proches du rivage.

Leur dimension est variable. Les unes délimitent les unités de sites du Littoral et sont, le plus souvent, incluses dans les espaces naturels remarquables du Littoral. Les autres, bien que de dimension plus modeste, sont des éléments forts de discontinuité de l'urbanisation.

La préservation de ces espaces n'exclut pas la possibilité dans les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme, de prévoir des coupures qui, en raison de leur dimension plus restreinte, seraient davantage considérées comme des éléments importants pour l'aération du tissu urbain que comme des coupures d'urbanisation au sens de l'article L.146-2 du code de l'urbanisme.

- **Les dispositions applicables :**

Les coupures d'urbanisation doivent figurer en espaces naturels dans les documents d'urbanisme locaux. Par ailleurs, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs situés dans ces coupures doivent être classés au titre de l'article L.130-1, en application de l'article L.146-6 - 4^{ème} alinéa du code de l'urbanisme.

L'utilisation de ces coupures peut être variée et être liée à leur fonction paysagère ou à leur vocation agricole ou ludique : parcs ou aménagements légers liés aux loisirs de plein air par exemple. Les aménagements de ces espaces doivent être liés à l'une de ces vocations, ce qui exclut par exemple tout changement de destination des constructions existantes qui ne serait pas lié à ces vocations.

Sous réserve de prescriptions plus restrictives résultant du classement de ces coupures dans d'autres catégories de protection, ne sont admis dans les coupures d'urbanisation que :

- l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes ainsi que leur changement de destination s'il est lié à la vocation de ces espaces ;
- les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ;
- les constructions, les aménagements et les installations nécessaires :
 - . au maintien ou à la mise en culture des terres ;
 - . au fonctionnement des activités sportives et de loisirs existantes ;
- les constructions, aménagements et installations légers nécessaires à la réalisation de parcs et de jardins publics et aux activités de loisirs de plein air.

III-123-3 - Les objectifs de protection des espaces naturels et agricoles, des sites et paysages

Les objectifs de protection des espaces naturels et agricoles, des sites et paysages qui doivent être pris en compte dans les documents d'urbanisme complètent le dispositif de protection assuré par les modalités d'application de la "loi littoral".

Trois catégories de protection sont identifiées dans ce cadre et représentées dans la carte hors texte n° II : "le Littoral" :

- les protections liées à la vocation de certains espaces naturels, généralement boisés et de grande dimension, qui ont un rôle important dans la structure des sites et des paysages littoraux sont représentées en vert foncé ;
- les protections liées à la qualité de parcs et de jardins caractéristiques de la Côte d'Azur sont représentées en vert pâle ;
- les protections des espaces agricoles sont représentées par un cercle jaune.

☐ Les espaces boisés et paysagers

Certains espaces naturels, généralement boisés, qui ne peuvent être qualifiés de remarquables au sens de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme, doivent cependant être protégés en raison de leur fonction structurante pour le paysage.

La protection de ces espaces, principalement situés à l'arrière des espaces proches du rivage et en frange du Moyen-Pays, doit contribuer à la qualité de vie et à la préservation de l'harmonie, ou de l'équilibre des paysages de la Bande Côtière fondé sur l'alternance entre les paysages urbanisés ou aménagés et les espaces maintenus à l'état naturel.

Ces espaces boisés et paysagers doivent être protégés dans le cadre des documents d'urbanisme par des zonages et des règlements appropriés ou par leur classement en espace boisé au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme.

Les extensions mesurées des constructions existantes peuvent y être admises, ainsi que des aménagements visant à faciliter la préservation de leur caractère naturel et à gérer leur fréquentation par le public.

☐ Les parcs et jardins caractéristiques

La diversification de la végétation le long du littoral est souvent le fait de créations humaines. Ainsi les parcs et les jardins, publics ou privés, riches d'une végétation exotique et variée, sont des éléments caractéristiques du paysage de la Côte d'Azur qu'il convient de maintenir et de protéger.

Dans ces espaces, ne sont autorisés que l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes ainsi que les aménagements nécessaires à l'entretien et à la gestion de ces parcs et de ces jardins, dont les principaux boisements seront inscrits en espace boisé classé au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme en application de l'article L.146-6-4^{ème} alinéa du code de l'urbanisme.

☐ Les espaces agricoles

Les espaces agricoles et à potentialités agricoles des communes littorales, soumis à de fortes pressions foncières, sont tous en situation périurbaine. La conservation d'une grande partie de ces espaces répond à un objectif économique et social. Par ailleurs, ces espaces jouent également un rôle en matière de paysage, de coupures d'urbanisation et de prévention des risques naturels.

Leur fonction économique, sociale et environnementale impose que la pérennité de ceux destinés à être conservés soit assurée. Cette pérennité est nécessaire à la stabilité des exploitations et à leur développement : leur affectation agricole doit être garantie.

Ils concernent en particulier des espaces, situés dans les secteurs suivants, qui sont représentés par des cercles jaunes sur la carte hors texte n° II : "le Littoral" :

- vignes de Barbossi et du Castellet à Mandelieu-la-Napoule ;
- secteurs du Tanneron sur Mandelieu-la-Napoule pour la culture du mimosa et des feuillages ;
- plaine maraîchère et agricole de la Siagne à Cannes et à Mandelieu-la-Napoule ;
- secteurs d'oliviers et d'herbage de la plaine de la Brague à Antibes ;
- prés de la plaine du Loup à Villeneuve-Loubet ;
- partie de la plaine de la Cagne et secteurs situés sur les coteaux de Cagnes-sur-Mer ;
- plaine maraîchère du Var à Nice et Saint-Laurent-du-Var ;
- périmètre AOC de Bellet à Nice ;
- versant Ouest du mont Gros à Nice comportant principalement des planches d'oliviers.

Les situations très différentes de ces espaces ainsi que la nature des activités qui y sont exercées ne permettent pas de définir des orientations homogènes. Ainsi, alors que dans la plupart des zones agricoles peuvent être admises les constructions liées et nécessaires aux exploitations agricoles mettant en valeur au moins une unité de référence au sens de l'article L 312-5 du code rural, les aménagements nécessaires à l'exercice de ces activités dans les espaces remarquables au titre de l'article L.146-6, sont définis, de façon limitative, par l'article R.146-2-b.

Des mesures de soutien aux activités agricoles dans l'ensemble des espaces identifiés ainsi que des outils de gestion, notamment dans les vallées, peuvent être utilement mis en œuvre.

Dans l'hypothèse où le contexte économique ne permettrait pas d'assurer le maintien de l'activité agricole dans les espaces destinés à être conservés, et afin d'éviter le risque d'une dégradation rapide de ces espaces, une évolution vers une gestion naturelle pourrait être admise dès lors que l'abandon de l'activité agricole y aurait été constaté. Pourraient alors être autorisés la réalisation de parcs ouverts au public, d'aires de loisirs verts, d'activités de nature, ainsi que les équipements et installations techniques strictement liés et nécessaires à leur gestion.

III-124 - LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL EN MATIERE D'AMENAGEMENT

III-124-1 - Les orientations en matière d'aménagement

Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" en matière d'aménagement s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux et des orientations d'aménagement définis pour l'ensemble de la Bande Côtière. Il s'agit en particulier :

- d'assurer une gestion économe des sols en limitant l'extension de l'urbanisation diffuse et en donnant la priorité à la confortation des espaces déjà urbanisés ;
- de favoriser l'organisation polycentrique de l'agglomération en renforçant les fonctions centrales des pôles existants notamment en matière d'équipements et de services ;
- de promouvoir la mixité des quartiers entre les activités et l'habitat tout en développant les transports collectifs afin de favoriser, en particulier, la réduction des déplacements domicile-travail.

Ces orientations doivent tenir compte des particularités géographiques des communes littorales et notamment :

- de l'urbanisation très développée et linéaire de la conurbation littorale qui tend à effacer les espaces non encore urbanisés ;
- de la nécessaire protection des espaces naturels et des espaces caractéristiques du patrimoine azuréen qui assurent la qualité des sites et des paysages et qui constituent des valeurs d'équilibre et de détente dans la vie quotidienne des citoyens ;
- de la situation de l'urbanisation le long du rivage pour laquelle les relations terre-mer doivent être prises en compte dans le cadre de tout aménagement afin de fonder un véritable projet de paysage pour le littoral.

Les principes préconisés

Le principe-guide de l'aménagement urbain du littoral est d'assurer le développement durable des communes littorales en combinant les préoccupations socio-économiques et environnementales.

Tenant compte de la rareté et de la relative fragilité des espaces "naturels", les chapitres précédents ont souligné la nécessité de donner la priorité au maintien et à la préservation de ces espaces. La poursuite d'une consommation extensive de l'espace aurait, par ailleurs, pour conséquence de banaliser les paysages et de réduire l'attrait exercé par la Côte d'Azur avec pour effet la baisse de l'activité en grande partie fondée sur le tourisme.

La sauvegarde de la plupart des espaces non urbanisés constitue ainsi un atout majeur pour le développement durable des communes littorales afin de leur permettre de garder ou de retrouver leur pouvoir d'attraction et de séduction. Cette priorité, jointe aux contraintes dues au relief et aux risques naturels, conduit à définir trois principes majeurs pour l'aménagement du littoral :

- assurer une gestion économe de l'espace,
- requalifier les espaces situés en front de mer,
- étendre l'urbanisation de manière limitée dans les espaces proches du rivage.

● La gestion économe de l'espace

L'aménagement des communes littorales doit prendre en compte les besoins présents et futurs en matière d'activités économiques et d'intérêt général, d'habitat, de services et de transport.

C'est pourquoi, il est indispensable d'assurer une gestion économe des espaces partiellement urbanisés ou situés dans les franges urbaines. L'orientation est de "construire ou reconstruire la ville sur la ville" en favorisant, notamment, la structuration, la restructuration, voire la densification, des secteurs peu ou mal aménagés ; cette orientation ne faisant pas obstacle à l'extension de l'urbanisation en continuité de l'agglomération dans les conditions définies à l'article L146-4-I du code de l'urbanisme. Ces restructurations doivent permettre dans le même temps d'améliorer la qualité paysagère du littoral en agissant sur les secteurs où l'urbanisation s'est développée de façon insuffisamment maîtrisée.

Ce souci de qualité accrue doit également trouver sa traduction dans le maintien des secteurs urbanisés sensibles : les vieilles villes et les vieux villages, certains ensembles résidentiels et certains fronts de mer "témoins" et caractéristiques de la Côte d'Azur. Ce maintien devra être assuré par la mise en oeuvre de mesures de sauvegarde de leurs valeurs architecturales, historiques ou culturelles.

● La requalification des espaces situés en front de mer

Entre des espaces urbains structurés s'étirent de longues bandes littorales qui, du fait de l'implantation des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que du manque de maîtrise de l'urbanisation, présentent des espaces de moindre qualité.

Dans ces espaces, notamment publics, il conviendra de favoriser, à l'échelle des unités de site, des projets de mise en valeur du front de mer ayant pour objectifs de :

- libérer des espaces au sol, en priorité le long du littoral ;
- créer des transparences visuelles et des parcours au travers de ces espaces pour favoriser les accès à la mer ;
- assurer un traitement, en terme de paysage et de prise en compte des nuisances, de la route de front de mer qui constitue aujourd'hui une coupure entre l'urbanisation et le rivage et qui est destinée à devenir à terme un boulevard urbain.

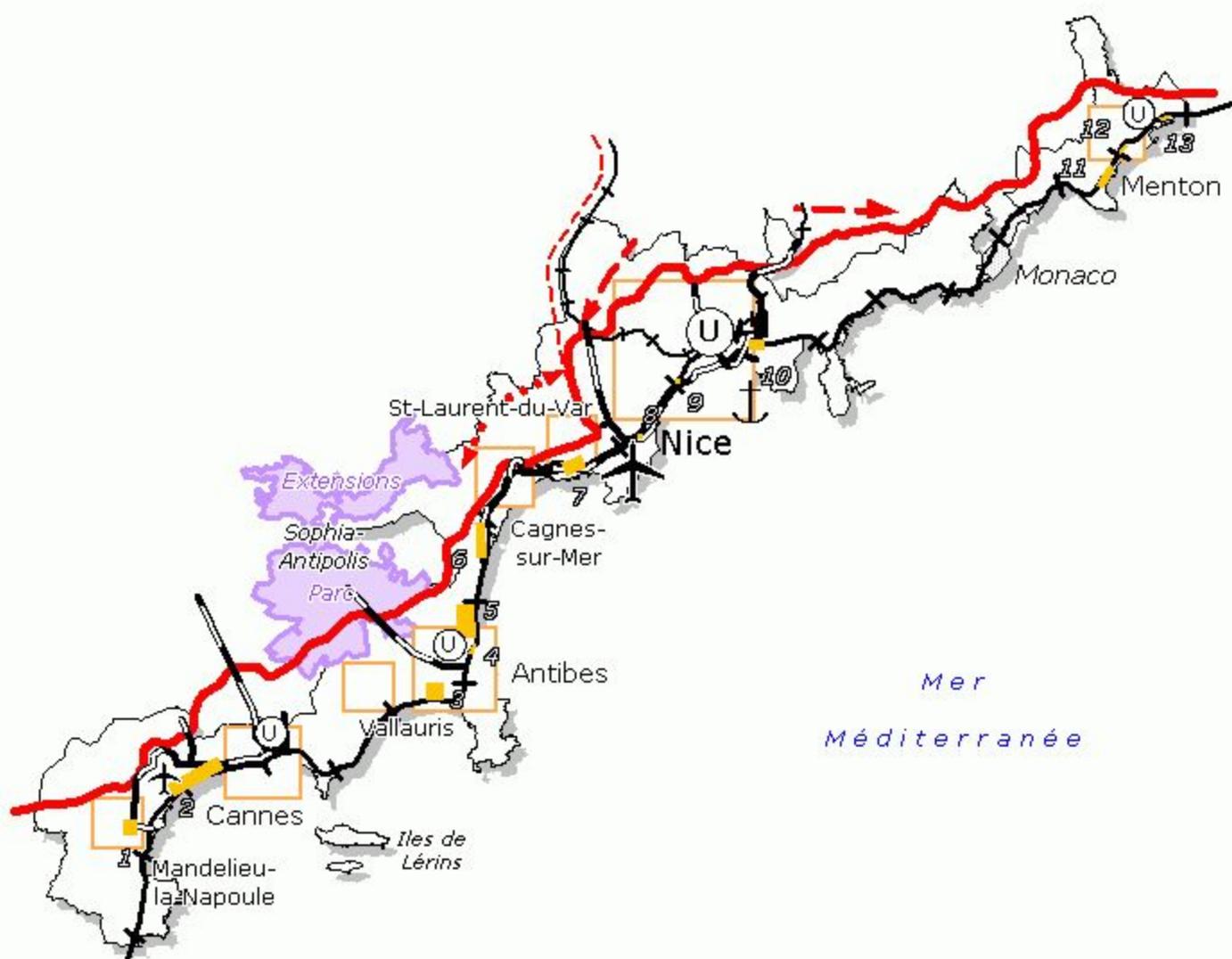
● L'extension limitée de l'urbanisation

Les dispositions de l'article L 146-4-II du code de l'urbanisme précisent que l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage doit être limitée. Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" relative à ces dispositions tiennent compte des particularités géographiques locales et, en particulier, des espaces naturels et urbains dont il convient de préserver l'harmonie et l'équilibre.

L'urbanisation est quasi-continue le long de la côte et se développe sur une épaisseur importante par rapport à la mer, bien au-delà des communes littorales. La différenciation entre les espaces urbanisés proches du rivage et ceux qui ne le sont pas doit donc être définie davantage à partir de relations visuelles de proximité, lorsque le relief permet de les caractériser, ou de "distance-temps" dans les espaces plats et urbanisés, plutôt que sur de simples critères de distance.

C'est à partir de ce principe que sera définie dans la partie III-124-2 ci-après (page 84), la limite des espaces proches du rivage.

14 - Littoral : centres, restructurations et infrastructures



	Université		Réseau routier et projet
	Pôle Sophia et extensions		TCSP
	Espace - enjeu		Réseau ferré
	Pôle urbain		Aéroport
			Port de commerce

Dans les espaces proches du rivage, l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et de façon différenciée compte tenu notamment :

- ❑ **des "espaces urbanisés sensibles"** ⁽¹⁾, qui représentent environ 25 % des secteurs urbanisés proches du rivage où l'extension de l'urbanisation sera strictement limitée aux seules parcelles interstitielles du tissu urbain, ou "dents creuses" des îlots bâtis, ainsi qu'à la reconstruction et à la réhabilitation des bâtiments existants ;

- ❑ **des "espaces-enjeux"**, qui représentent environ 5 % des espaces proches du rivage, où l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier compte tenu de la capacité de ces espaces à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération en matière d'habitat, d'activités et de services, et de l'intégration de cette extension dans son environnement, les sites et les paysages. Ces espaces sont caractérisés par leur urbanisation peu structurée et de faible qualité, par leur potentialité de développement et par leur situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transport en commun, existants ou à créer, et en particulier du futur TER sur la voie ferrée littorale et des transports en sites propres projetés dans les secteurs de Nice et de Cannes.

Ces espaces concernent :

- le secteur de "Minelle" (n° 1, sur la carte ci-contre) à Mandelieu-la-Napoule ;
- le secteur de "la Bocca" à l'Est de l'aéroport de Cannes-Mandelieu sur la commune de Cannes (n° 2) ;
- les secteurs du "Trianon" (n° 3), des "Pétroliers" (n° 4) et de "la Fontonne" (n° 5) à Antibes ;
- le secteur du "Logis de Bonneau" (n° 6) à Villeeneuve-Loubet ;
- le secteur des "Vespins", du port et de la gare (n° 7) sur les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var ;
- les secteurs de "Carras", (n° 8) de "Magnan" (n° 9) et de "Riquier" (n° 10) à Nice ;
- les secteurs de "Carnolès" (n° 11) sur les communes de Roquebrune-Cap-Martin et de Menton, de la gare (n° 12) et de "Garavan" (n° 13) à Menton.

Le secteur des "Pétroliers" à Antibes, doit permettre l'implantation d'une antenne universitaire nécessaire au développement de la formation dans le département. Les aménagements envisagés doivent être compatibles avec les caractéristiques des lieux et faire l'objet d'un traitement architectural et paysager de qualité ;

- ❑ **des "espaces neutres"**, où l'urbanisation ne présente pas d'enjeux aussi forts de protection ou de développement que ceux décrits précédemment.
Dans ces espaces "neutres", la réalisation d'opérations de restructuration et de rénovation de quartiers, de réhabilitation de l'habitat ainsi que l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes, définies par les collectivités locales en fonction de leurs objectifs, doivent permettre d'assurer la diversité de l'habitat, conformément aux principes définis par la loi d'orientation pour la ville et de prendre en compte les objectifs en faveur du développement des transports en commun. L'extension de l'urbanisation sera limitée de manière, notamment, à éviter une augmentation importante des hauteurs des constructions, qui conduirait à modifier la silhouette générale de l'urbanisation littorale.

(1) définis page 84 ci-après.

III-124-2 - Les modalités d'application de la "loi littoral"

Ces modalités concernent l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage.

- **Rappel du texte de loi :**

L'article L.146-4-II du code de l'urbanisme mentionne "l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage".

- **Champ d'application :**

1 - Les espaces proches du rivage

La limite des espaces proches est représentée par un trait bleu sur la carte hors texte n° II : "le Littoral".

Sont considérés comme espaces proches du rivage :

- en dehors des parties densément bâties des grands centres urbains :
 - les espaces situés entre la mer et la première ligne de crête du grand paysage, notamment dans l'Estérel et la Riviera,
 - les espaces situés entre la mer et les grandes infrastructures de transit qui passent, en général, à plus d'un kilomètre du rivage et représentent un obstacle majeur dans les relations entre la terre et la mer, dans les plaines côtières notamment celles de la Siagne, de la Brague, du Loup et du Var.
- dans les parties densément bâties des grands centres urbains : les espaces situés une distance maximale d'un kilomètre de la mer, qu'il convient d'ajuster au tracé des grandes infrastructures de communication créant un effet de coupure dans la ville. La limite ainsi définie correspond sensiblement à la distance parcourue par un piéton en un quart d'heure pour atteindre le rivage de la mer dans son usage citoyen de proximité.

2 - Typologie des espaces proches du rivage

Dans les espaces proches du rivage et en dehors des espaces protégés au titre des orientations de la DTA et des modalités d'application de la "loi littoral", trois catégories d'espaces sont identifiées :

- les "**espaces urbanisés sensibles**" représentés par une trame de couleur rouge sur la carte hors texte n° II : "le Littoral". A ce titre, sont distingués :
 - le patrimoine urbain constitué par les vieilles villes, certains quartiers, villages anciens ou fronts de mer ainsi que les grandes trames urbaines issues des tracés du XIXème siècle avec leur accompagnement végétal et leurs espaces publics,
 - les parcs périurbains issus, pour la plupart, des grands lotissements où la trame parcellaire est régulière et organisée et où le végétal prédomine sur le minéral : c'est le domaine des grandes villas à l'architecture sophistiquée, aux jardins exubérants d'une grande richesse botanique,
 - certaines urbanisations diffuses à forte valeur paysagère telles que celles des caps, des grands versants dominant la mer, de certaines crêtes ou collines où ce type d'urbanisation a généré des paysages spécifiques, riches par leur couvert végétal et où le construit, de valeur architecturale très inégale, reste secondaire.

➤ les "**espaces-enjeux**" désignés par des étoiles de couleur rouge sur la carte précitée. Ils sont décrits page 83.

➤ les "**espaces neutres**" qui ne font pas l'objet d'un repérage sur la carte.

• **Les dispositions applicables :**

L'extension limitée de l'urbanisation s'apprécie à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et de façon différenciée pour les trois catégories d'espaces susvisées.

□ **Les espaces urbanisés sensibles**

L'image et l'équilibre actuels de ces espaces doivent être préservés. Les opérations d'urbanisme devront respecter les morphologies, l'organisation parcellaire le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces. Ceci implique :

- pour le patrimoine urbain, une bonne gestion de l'espace public, et le respect des formes urbaines (tracés, structure des îlots, morphologie du bâti, grandes perspectives, jardins, arbres d'alignement, etc. ...). La construction des îlots pourra être achevée selon les hauteurs, les densités et les volumes architecturaux des îlots voisins ; les opérations de démolition-reconstruction respectant ces critères pourront être autorisées ;
- pour les parcs périurbains, le respect du patrimoine architectural et végétal, le maintien de la trame foncière et de l'équilibre entre jardin et bâti. Une évolution douce de ces espaces est possible accompagnée de réaménagements de faible envergure ; la gestion du stationnement doit y être particulièrement soignée et économe d'espace ;
- pour les urbanisations diffuses, 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.

□ **Les espaces-enjeux**

Ces espaces peuvent être structurés ou restructurés compte tenu de leur capacité à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération en matière d'habitat, d'activités, d'équipements et de services.

Compte tenu des enjeux que ces espaces représentent pour l'agglomération et en particulier pour sa partie littorale, leur structuration ou restructuration devra s'inscrire dans une réflexion d'ensemble quant à leur conception et dans un aménagement cohérent quant à leur réalisation.

L'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain. Elle sera intégrée dans son environnement, dans les sites et le paysage.

Les secteurs situés à proximité immédiate de la mer devront privilégier les relations avec le rivage.

□ **Les espaces neutres**

L'extension de l'urbanisation sera limitée en tenant compte des formes urbaines (densités, hauteurs, gabarits) des quartiers environnants.

15 - Le Moyen-Pays des Alpes-Maritimes



III-13

LE MOYEN-PAYS

III-131 - Les orientations	88
III-132 - La Frange sud de la zone Montagne	89
III-132-1 - La délimitation de la Frange sud	89
III-132-2 - Les particularités géographiques de la Frange sud..	89
III-132-3 - Les orientations pour l'aménagement du territoire ..	90
III-132-4 - Les modalités d'application de la "loi montagne".....	91
• Les espaces, paysages et milieux les plus remarquables	
• Les espaces agricoles et pastoraux à préserver	
• Les espaces, paysages et milieux caractéristiques	
• Les secteurs urbanisés et leurs extensions	

III-131 - LES ORIENTATIONS POUR LE MOYEN-PAYS

Le Moyen-Pays est constitué de territoires très diversifiés ayant toutefois des caractéristiques communes. Bien qu'atteints, le plus souvent, par la "péri-urbanisation", ces territoires ont conservé une grande valeur paysagère et offrent un cadre de vie recherché. Les orientations pour le Moyen-Pays doivent favoriser un développement modéré, maîtrisé et moins dépendant du littoral, en affirmant :

- **la structure polycentrique** : le renforcement des centres - notamment les centres principaux et secondaires identifiés dans la carte hors texte n° I - et le confortement ou la création de pôles d'habitat, mais aussi de pôles de services et d'activités, doivent répondre aux besoins des habitants en limitant les déplacements *de nécessité*, et en assurant un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi ainsi qu'une plus grande cohérence entre le développement urbain et les transports ;
- **la mise en valeur des espaces naturels dans leurs diverses fonctions qu'elles soient forestière, agricole, de loisirs, de protection ou de prévention des risques naturels** : cette organisation limitera l'étalement urbain et devra permettre de préserver l'identité des villes et villages, leurs patrimoines, leurs cultures et leurs paysages.

Ces orientations tendent à valoriser les atouts spécifiques du Moyen-Pays, en confortant son armature urbaine - il ne doit pas devenir la "banlieue" des villes du littoral - et en préservant les paysages naturels et urbains qui fondent la qualité de son cadre de vie.

La carte hors texte n° I "La Bande Côtière", dont la légende est détaillée pages 66 et 67, identifie les principaux centres, les secteurs de restructuration et les infrastructures de transports. Cette carte localise également les principaux espaces naturels, forestiers et agricoles, les espaces paysagers sensibles, les centres anciens ainsi que les fleuves et rivières ("axes bleus") dont la fonction de lien entre Littoral, Moyen et Haut-Pays doit être soulignée.

Par ailleurs, des orientations spécifiques aux deux secteurs stratégiques de la basse vallée du Var et du parc d'activités de Sophia-Antipolis qui comprennent un grand nombre de communes du Moyen-Pays, sont précisées dans le chapitre suivant III-14 : "Les secteurs stratégiques".

°
° °

Il faut enfin noter que la "loi montagne" s'applique dans 32 des 60 communes du Moyen-Pays. Ainsi, pour ces 32 communes constituant la "Frange sud" de la zone de montagne des Alpes-Maritimes, des modalités d'application de cette loi ont été définies : elles figurent dans les pages suivantes.

III-132 - LA FRANGE SUD DE LA ZONE MONTAGNE

III-132-1 - La délimitation de la Frange sud de la zone Montagne

Située dans le Moyen-Pays, la Frange sud de la zone Montagne, délimitée sur la carte hors texte n° I : "la Bande Côtière", est constituée des trente communes incluses dans l'aire des trois schémas directeurs de Grasse-Cannes-Antibes, Nice, et Menton ainsi que des deux communes de Gilette et Bonson dont une partie du territoire est située dans la basse vallée du Var.

Ces communes ne constituent pas un bloc géographique homogène :

- à l'ouest du fleuve Var, la plupart des douze communes s'étendent sur les pentes douces de monts orientés d'Ouest en Est.
- à l'est du fleuve Var, les vingt communes sont localisées sur un territoire contrasté et plus chahuté du point de vue topographique, découpé dans le sens Nord-Sud.

Elles présentent, cependant, plusieurs particularités géographiques similaires.

III-132-2 - Les particularités géographiques de la Frange sud de la zone Montagne

• La proximité de la mer et des grands pôles urbains de l'agglomération

A vol d'oiseau, les villages de la Frange sud sont situés, en moyenne, à une douzaine de kilomètres de la mer. Certains sont très proches du littoral (Gorbio, Sainte-Agnès et Castellar dans le pays mentonnais). Les plus éloignés sont implantés à moins de vingt kilomètres du rivage (Saint-Cézaire-sur-Siagne et Saint-Vallier-de-Thiery à l'Ouest, Bonson et Levens au centre).

Tous ces villages sont localisés à moins de trente minutes d'un grand pôle urbain : Grasse, Nice ou Menton.

• Une altitude assez faible

L'altitude moyenne des villages de la Frange sud est de 420 mètres. Elle s'échelonne entre 100 mètres à Cantaron et 780 mètres à Sainte-Agnès considéré comme le « plus haut village littoral d'Europe ».

• Le grand cadre paysager de l'agglomération

Les préalpes de Grasse et les « Baous » à l'Ouest, le mont Chauve et la chaîne du Férion dans le pays niçois, le Mont-Agel et les monts du mentonnais à l'est sont perçus en tout point du littoral. Ceci leur confère un rôle essentiel : tout comme la mer méditerranéenne, ils « mettent en scène » le paysage de la Côte d'Azur.

• Une activité agricole en déclin

Les exploitations agricoles, estimées à 383 en 1998, ont diminué de moitié en dix ans. Les 20 km² de surfaces cultivées résiduelles, composés en majorité de « surfaces en herbes », représentent 4 % de la superficie de la zone. Les activités pastorales jouent un rôle important dans leur entretien.

Par ailleurs, l'olivier, témoignage de ce qui fut la principale richesse des Alpes-Maritimes au XIX^{ème} siècle, est encore très présent jusqu'à une altitude de 800 mètres dans la plupart des communes.

- **Une très forte dynamique démographique**

La population est passée de 31 500 habitants en 1975, à 51 800 habitants lors du recensement de 1990, et à 62 000 en 1999.

La forte proportion de résidences principales dans le parc total de logement, plus de deux fois supérieure à celle qui est constatée dans le Haut-Pays, caractérise la fonction d'accueil de la population permanente jouée par la Frange sud de la zone Montagne et son intégration dans le développement de l'agglomération Côte d'Azur.

La Frange sud connaît une évolution comparable à celle des autres communes du Moyen-Pays. Le taux de croissance annuel de la population depuis les années 1975 est supérieur à 2 %, la part des résidences principales est en nette croissance. La proportion d'actifs travaillant dans l'agglomération, en dehors de leur commune de résidence, avoisinait 65 % en 1990.

- **Un habitat de faible densité largement dominant**

Les villages anciens totalisant moins de 200 hectares ne représentent plus que 4 % de l'espace urbanisé. La croissance de l'habitat s'est effectuée de manière extensive, sous forme de maisons individuelles, sur des terrains supérieurs en moyenne à 2 000 m². 5 000 hectares sont occupés actuellement par un habitat de faible densité.

Les bourgs et villages de la Frange sud ont ainsi une configuration spécifique, ils sont constitués par les « vieux villages » groupés et des secteurs d'urbanisation de plus ou moins faible densité où vivent 80 % des habitants permanents.

III-132-3 - Les orientations pour l'aménagement du territoire

Le principe d'équilibre, précédemment énoncé, applicable à l'ensemble de la Bande Côtière et les orientations définies, page 88, pour le Moyen-Pays, doivent prendre en considération les particularités géographiques de la Frange sud de la zone montagne.

Les espaces naturels qui définissent la limite des secteurs urbanisés, ou susceptibles d'être urbanisés, représentent plus de 80 % de la superficie de cette Frange sud. Ils comprennent les principaux espaces, paysages et milieux naturels remarquables ou caractéristiques du patrimoine de ce secteur, le grand cadre paysager de l'agglomération et les principales terres nécessaires au maintien des activités agricoles, pastorales et forestières.

Ces espaces naturels sont localisés sur la carte hors texte n° I : "la Bande Côtière" et représentés par une couleur verte.

Dans ces espaces naturels, en dehors des espaces, paysages et milieux les plus remarquables au titre de la "loi montagne" pour lesquels sont précisées les modalités d'application de la "loi montagne" (cf. III-132-4-1 ci-dessous), les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières sont préservées selon les dispositions de l'article L 145-3-I du code de l'urbanisme. Par ailleurs, sont admis dans ces espaces : le confortement des hameaux, des groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes, des aménagements touristiques compatibles avec la vocation naturelle de ces espaces, ainsi que la réalisation d'infrastructures et d'équipements publics d'intérêt général, dans le respect de la qualité environnementale de ces espaces.

L'exigence d'une **gestion économe de l'espace** doit s'exercer avec d'autant plus de rigueur que la dispersion de l'habitat induit des coûts d'équipements et de fonctionnement aggravés par le relief. Les **extensions de l'urbanisation** doivent s'effectuer prioritairement dans les secteurs déjà équipés, au moins partiellement.

Cette priorité ne saurait cependant exclure que de nouveaux espaces puissent accueillir des aménagements urbains (activités, habitat, équipements) représentant un enjeu à l'échelle de l'agglomération et identifiés comme tels, notamment dans les schémas de cohérence territoriale. Ces nouveaux espaces d'urbanisation, qui devront être situés en dehors des espaces naturels, sont en effet, nécessaires pour satisfaire les besoins liés à la croissance de l'agglomération : les hypothèses retenues, bien que modérées, prévoient l'installation de plus de 20 000 habitants nouveaux dans la Frange sud de la zone Montagne, à l'horizon 2020.

III-132-4 - Les modalités d'application de la "loi montagne"

Dans la Frange sud, les modalités concernent :

- I - les espaces, paysages et milieux les plus remarquables,
- II - les espaces agricoles et pastoraux,
- III - les espaces, paysages et milieux caractéristiques,
- IV - les secteurs urbanisés et leurs extensions.

III-132-4-1 - Les espaces, paysages et milieux les plus remarquables

❑ Rappel du texte de loi :

L'article L. 145-7-I,2 du code de l'urbanisme dispose que les directives territoriales d'aménagement peuvent : désigner les espaces, paysages et milieux *les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard, notamment les gorges, grottes, glaciers, lacs, tourbières, marais, lieux de pratique de l'alpinisme, de l'escalade et du canoé-kayak, cours d'eau de première catégorie au sens du 10° de l'article 437 du code rural et leurs abords, et définir les modalités de leur préservation.*

❑ Champ d'application :

Ces espaces sont identifiés par une trame vert foncé sur la carte n° I : "*la Bande Côtière*".

Divers critères, parmi lesquels on peut citer la diversité et la richesse des écosystèmes ou des paysages, la variété d'espèces, flore ou faune, le caractère typique et la notoriété de certains sites ou espaces, ont permis de désigner les espaces paysages et milieux les plus remarquables suivants :

- le grand cadre paysager constitué par :
 - les crêtes et les versants des préalpes de Grasse et des « Baous » au Nord de Tournettes-sur-Loup et de Saint-Jeannet,
 - les crêtes et les versants des monts dominant la rive droite du Var,
 - les monts Chauve d'Aspremont et de Tournettes-Levens,
 - la chaîne du Férion,
 - le mont-Agel et les monts du Mentonnais ;
- les gorges des rivières Siagne, Loup et Cagne ainsi que d'une partie de la basse vallée de la Vésubie et du Moyen-Var ;
- la partie Sud-Est du parc national du Mercantour, à Sospel.
- les grottes et vestiges préhistoriques des plateaux de Saint-Cézaire-sur-Siagne et de Saint-Vallier-de-Thiery ;

❑ **Dispositions applicables :**

- le grand cadre paysager doit être préservé. Sous réserve d'un traitement respectueux de la valeur paysagère de ces sites, ne sont admis que les travaux de construction, d'aménagement et les installations liés aux infrastructures d'intérêt général, ainsi que les aménagements et constructions légers liés et nécessaires à l'exercice des activités agricoles ou de loisirs de pleine nature.
- les dispositions applicables aux gorges des rivières et au parc national du Mercantour sont identiques à celles précisées pour l'application de l'article L145-7-2 pour le Haut-Pays.
- les grottes et vestiges préhistoriques ne peuvent faire l'objet que d'aménagements légers liés et nécessaires à leur mise en valeur.

III-132-4-2 - Les espaces agricoles et pastoraux à préserver

❑ **Rappel du texte de loi :**

L'article L. 145-3-I du code de l'urbanisme dispose que : *les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières sont préservées. La nécessité de préserver ces terres s'apprécie au regard de leur rôle et de leur place dans les systèmes d'exploitation locaux. Sont également pris en compte leur situation par rapport au siège de l'exploitation, leur relief, leur pente et leur exposition.*

❑ **Champ d'application :**

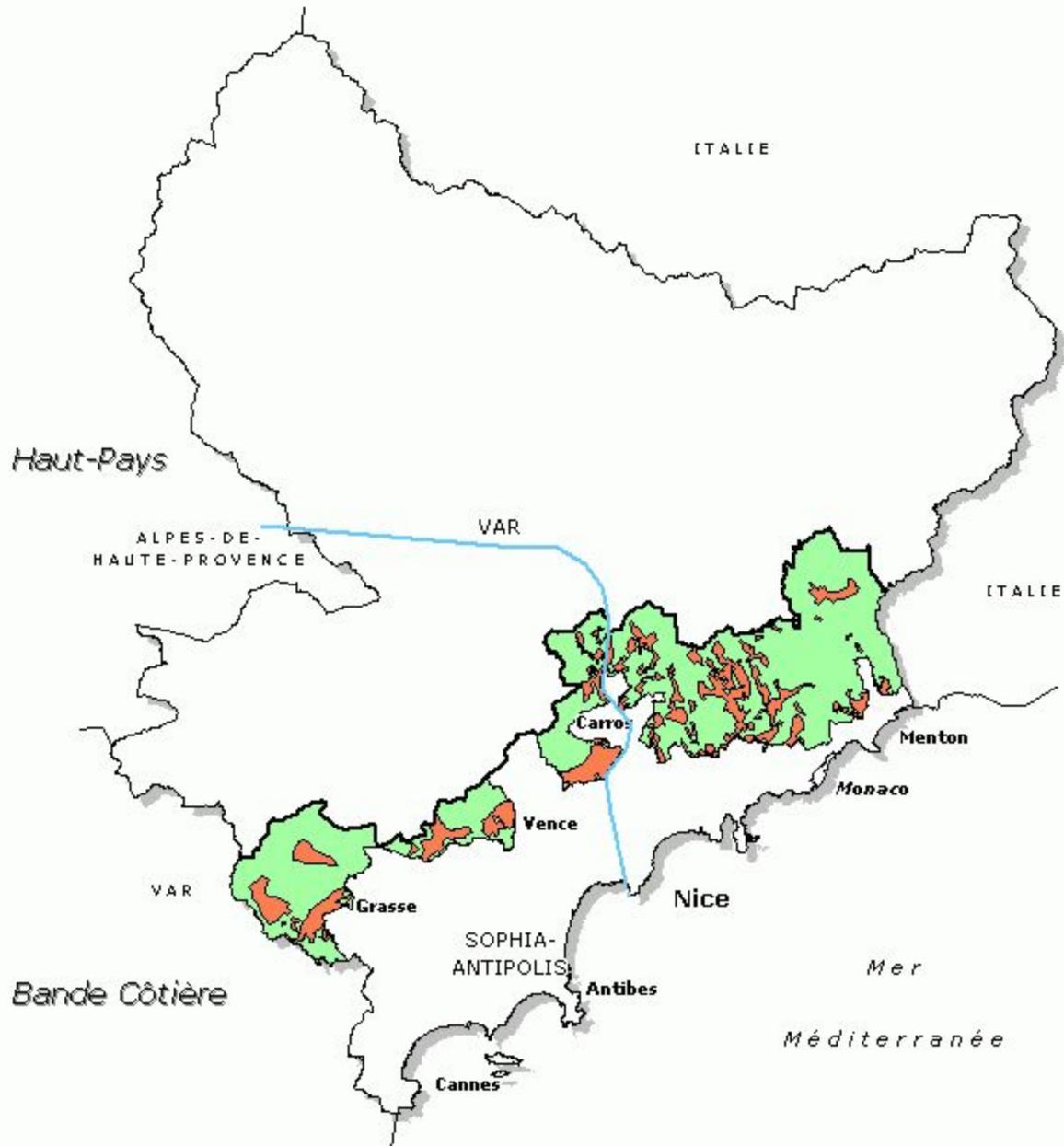
Les terres agricoles et pastorales à préserver sont :

- celles qui sont actuellement utilisées et nécessaires au fonctionnement des systèmes d'exploitation locaux : cultures oléicoles, horticoles, élevage extensif...
- celles dont l'abandon, par sa durée, n'a pas modifié leur vocation initiale et qui peuvent être mises en valeur moyennant quelques aménagements facilement réalisables (exemples : améliorations pastorales sur des espaces en déprise depuis moins de 10 ans, remise en culture des olivaias...). Les principales terres agricoles à préserver sont représentées par un cercle jaune sur la carte hors texte n° I : "la Bande Côtière".

❑ **Dispositions applicables :**

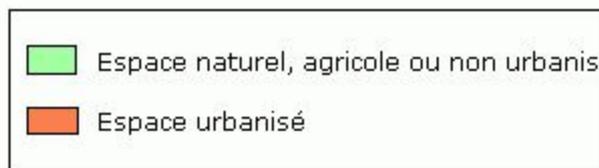
Ne peuvent y être admises que les constructions liées et nécessaires aux exploitations agricoles, oléicoles et pastorales mettant en valeur au moins une unité de référence au sens de l'article L 312-5 du code rural.

16 - La Frange sud de la zone Montagne



BD CARTO © IGN-Paris- 2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

DDE 06 - SAUO - SIG



III-132-4-3 - Les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard

❑ **Rappel du texte de loi :**

L'article L.145-3-II précise que *les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.*

❑ **Champ d'application :**

Les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard, situés en dehors des espaces naturels, concernent :

- les vieux villages,
- les socles des villages ainsi que les prés et jardins familiaux délimitant les fronts urbains,
- les olivaies,
- les restanques et murs de pierre sèche qui sculptent les versants,
- les espaces concernés par des richesses floristiques et faunistiques remarquables.

❑ **Dispositions applicables :**

- dans les vieux villages, le patrimoine bâti doit être sauvegardé et amélioré et les caractéristiques architecturales et volumétriques seront prises en compte dans tout aménagement nouveau ;
- les socles des villages, ainsi que les prés et jardins familiaux délimitant les fronts urbains, doivent être protégés ;
- les olivaies, lorsqu'elles ne bénéficient pas d'une préservation au titre de l'économie agricole, doivent faire l'objet de mesures spécifiques de protection : les constructions, lorsqu'elles sont admises, doivent être implantées de manière à limiter le nombre d'oliviers qu'il est nécessaire de supprimer ou de transplanter ;
- la structure des restanques et murs de pierre sèche qui sculptent les versants doit rester prédominante dans la perception du paysage ;
- les espèces floristiques ou faunistiques remarquables doivent être protégées en application des directives ou législations en vigueur.

III-132-4-4 - Les secteurs urbanisés et leurs extensions

❑ **Rappel du texte de loi : article L.145-3-III**

Sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées, l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.

Lorsque la commune est dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, ce document peut délimiter les hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants en continuité desquels il prévoit une extension de l'urbanisation, en prenant en compte les caractéristiques traditionnelles de l'habitat, les constructions implantées et l'existence de voies et réseaux.

Lorsque la commune n'est pas dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, la notion de hameaux et de groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants doit être interprétée en prenant en compte ces critères.

Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- a) lorsque le schéma de cohérence territorial ou le plan local d'urbanisme comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, qu'une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante est compatible avec le respect des objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel prévus aux I et II ainsi qu'avec la protection contre les risques naturels ; l'étude est soumise, avant l'arrêt du projet de schéma ou de plan, à la commission départementale des sites dont l'avis est joint au dossier de l'enquête publique ; le plan local d'urbanisme ou la carte communale délimite alors les zones à urbaniser dans le respect des conclusions de cette étude ;*
- b) en l'absence d'une telle étude, le plan local d'urbanisme ou la carte communale peut délimiter des hameaux ou des groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ou, à titre exceptionnel et après accord de la chambre d'agriculture et de la commission des sites, des zones d'urbanisation future de taille et de capacité d'accueil limitées, si le respect des dispositions prévues aux I et II ou la protection contre les risques naturels imposent une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante ;*
- c) dans les communes ou parties de commune qui ne sont pas couvertes par un plan local d'urbanisme ou une carte communale, des constructions qui ne sont pas situées en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants peuvent être autorisées, dans les conditions définies au 4° de l'article L.111-1-2, si la commune ne subit pas de pression foncière due au développement démographique ou à la construction de résidences secondaires et si la dérogation envisagée est compatible avec les objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel prévus aux I et II.*

Les bourgs et villages

□ Champ d'application :

Les modalités d'application concernent l'article susvisé, à l'exception des a) et c) de son quatrième alinéa.

Dans la Frange sud, les bourgs et villages sont constitués de "vieux villages" et de quartiers nouveaux, intégrant les hameaux, groupes de constructions traditionnelles et groupes d'habitations, qui comprennent un nombre significatif de maisons très proches les unes des autres.

Ces "secteurs urbains constitués", composés de vieux villages et des quartiers nouveaux, sont représentés en rouge sur les cartes 17 à 21 ci-après, illustrant la gestion de l'urbanisation dans la "Frange sud".

A titre méthodologique et non normatif, chaque maison existante en 1998 a été considérée comme le centre d'un cercle de 25 mètres de rayon. Un « secteur urbain constitué » comporte au moins cinq cercles sécants.

❑ **Dispositions applicables :**

Les secteurs urbains constitués peuvent être densifiés en l'absence de contraintes paysagères spécifiques.

Les secteurs d'urbanisation diffuse et les secteurs susceptibles d'être urbanisés

❑ **Champ d'application :**

Ces secteurs sont situés dans les mêmes unités de site que les secteurs urbains constitués et sont limités par les espaces naturels. Ils comprennent :

- les secteurs d'urbanisation diffuse, où s'est développé un habitat de faible densité - 2 à 4 maisons à l'hectare -, et qui sont représentés en orange sur les cartes 17 à 21 ci-après ;
- les secteurs susceptibles d'être urbanisés qui sont représentés en jaune sur les cartes 17 à 21 ci-après.

❑ **Dispositions applicables :**

L'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité des secteurs urbains constitués, selon les dispositions des trois premiers alinéas de l'article L.145-3-III.

Lorsqu'elle ne pourra se réaliser en continuité, l'extension de l'urbanisation s'effectuera, dans les conditions définies au b) du quatrième alinéa de l'article L.145-3-III précité :

- sous forme de "hameaux ou de groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement" ;
- ou, à titre exceptionnel, et après accord de la chambre d'agriculture et de la commission des sites, sous forme de "zones d'urbanisation future" de taille et de capacité d'accueil limitées.

Dans ce cadre,

- **les secteurs d'urbanisation diffuse** pourront être confortés et, le cas échéant, leurs densités seront définies :

- en fonction de la capacité des équipements existants ou à renforcer, afin d'utiliser leur capacité résiduelle de façon optimale ;
- en tenant compte des dispositions applicables aux espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel définies ci-dessus (page 94).

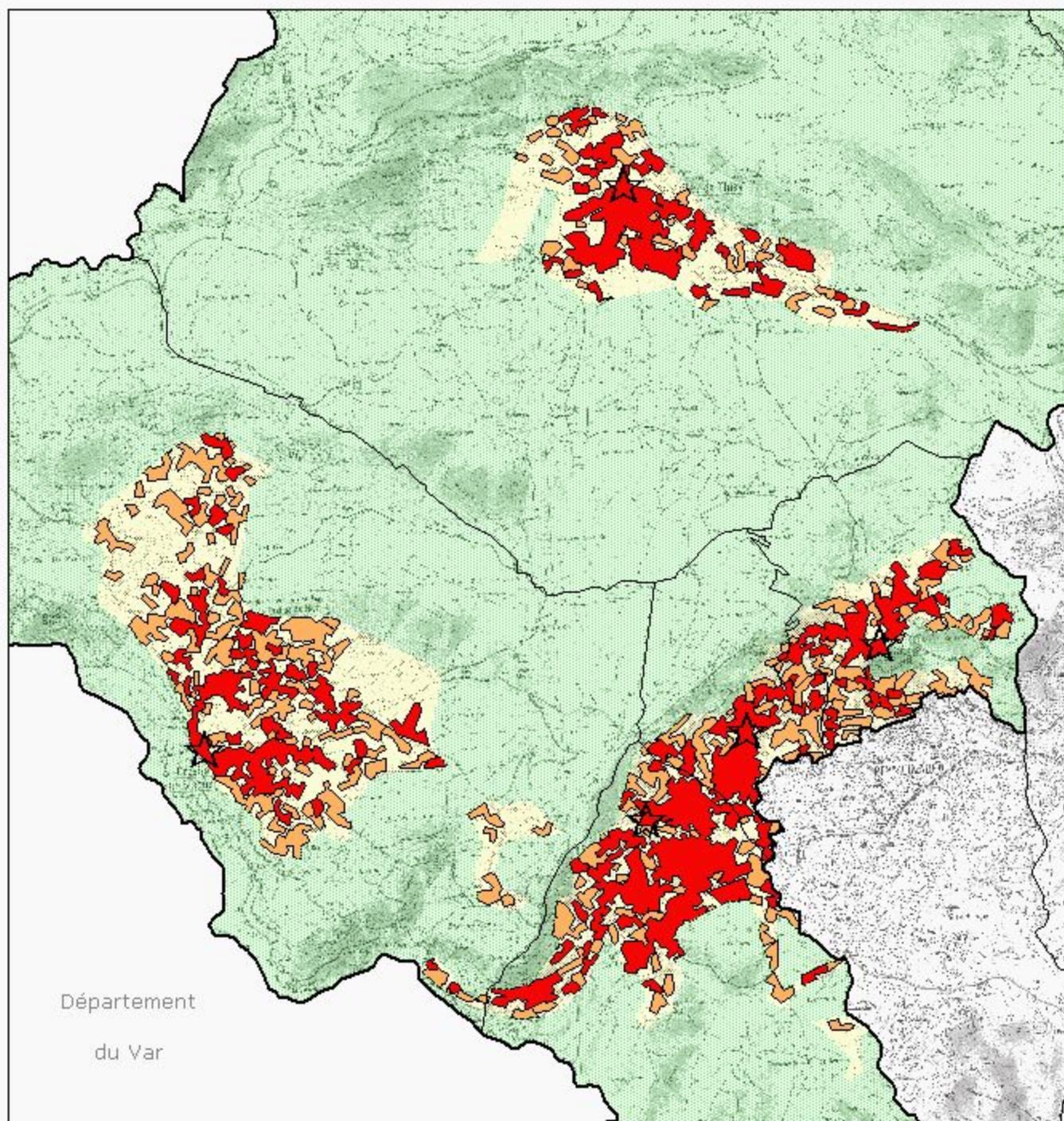
- **les secteurs susceptibles d'être urbanisés** se développeront, lorsque la capacité d'accueil des secteurs urbains constitués et des secteurs d'urbanisation diffuse s'avérera insuffisante pour satisfaire les besoins de la population présente et de la croissance attendue.

L'extension de l'urbanisation doit tenir compte de la préservation :

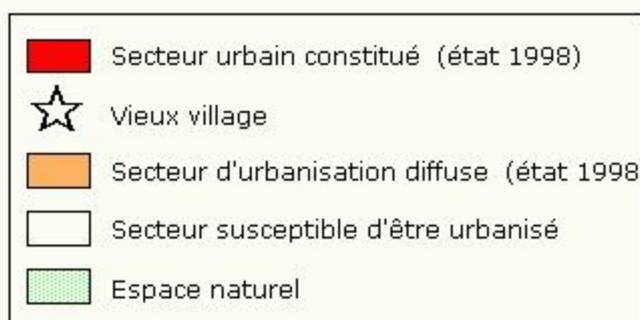
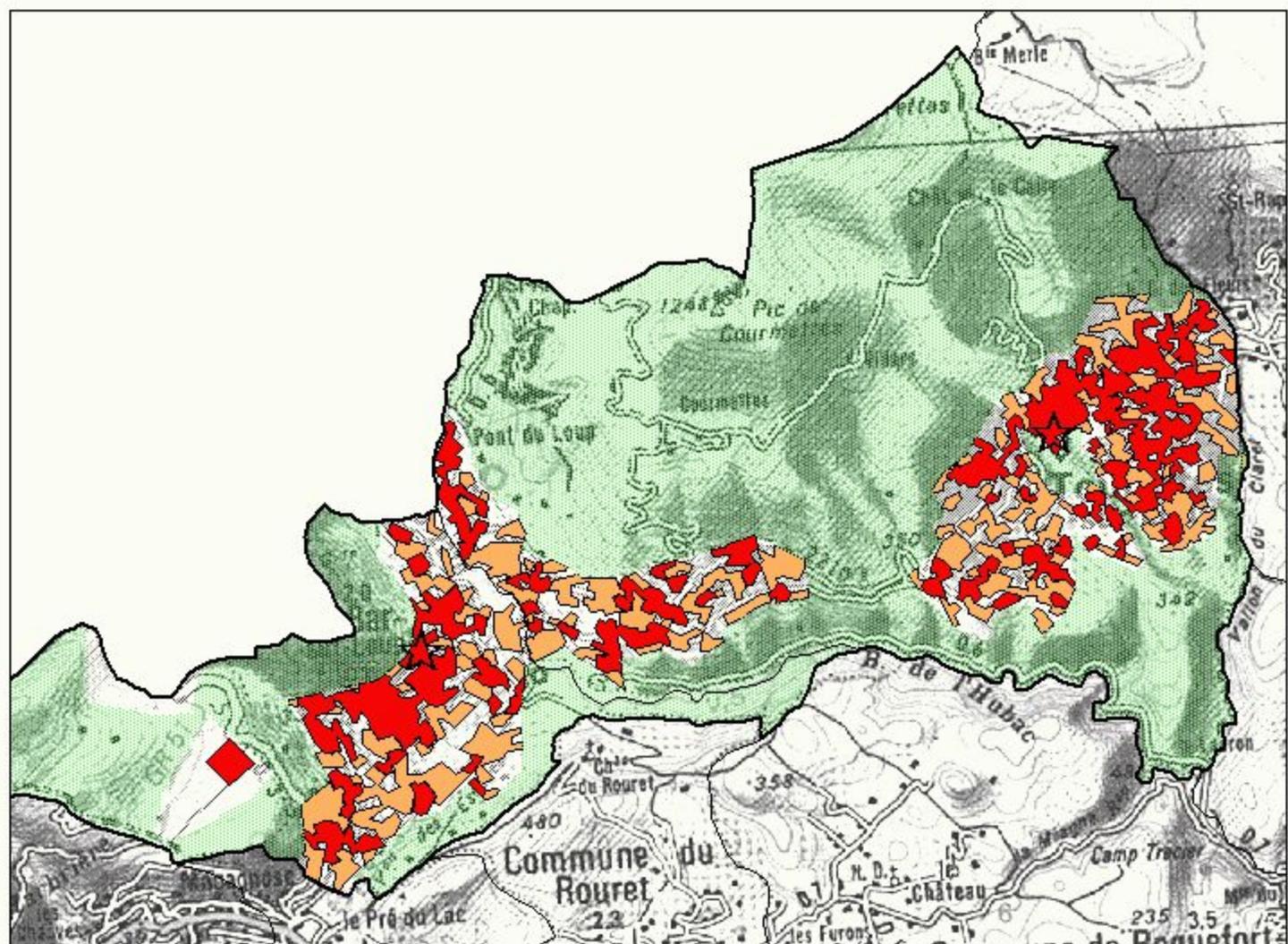
- de terres agricoles ou pastorales constituant un enjeu dans les systèmes d'exploitation locaux ;
- des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.

Des densités significatives doivent être définies dans le but d'économiser l'espace, sauf dans le cas où la gestion d'un paysage caractéristique (olivaies par exemple) impliquerait une faible densité de constructions.

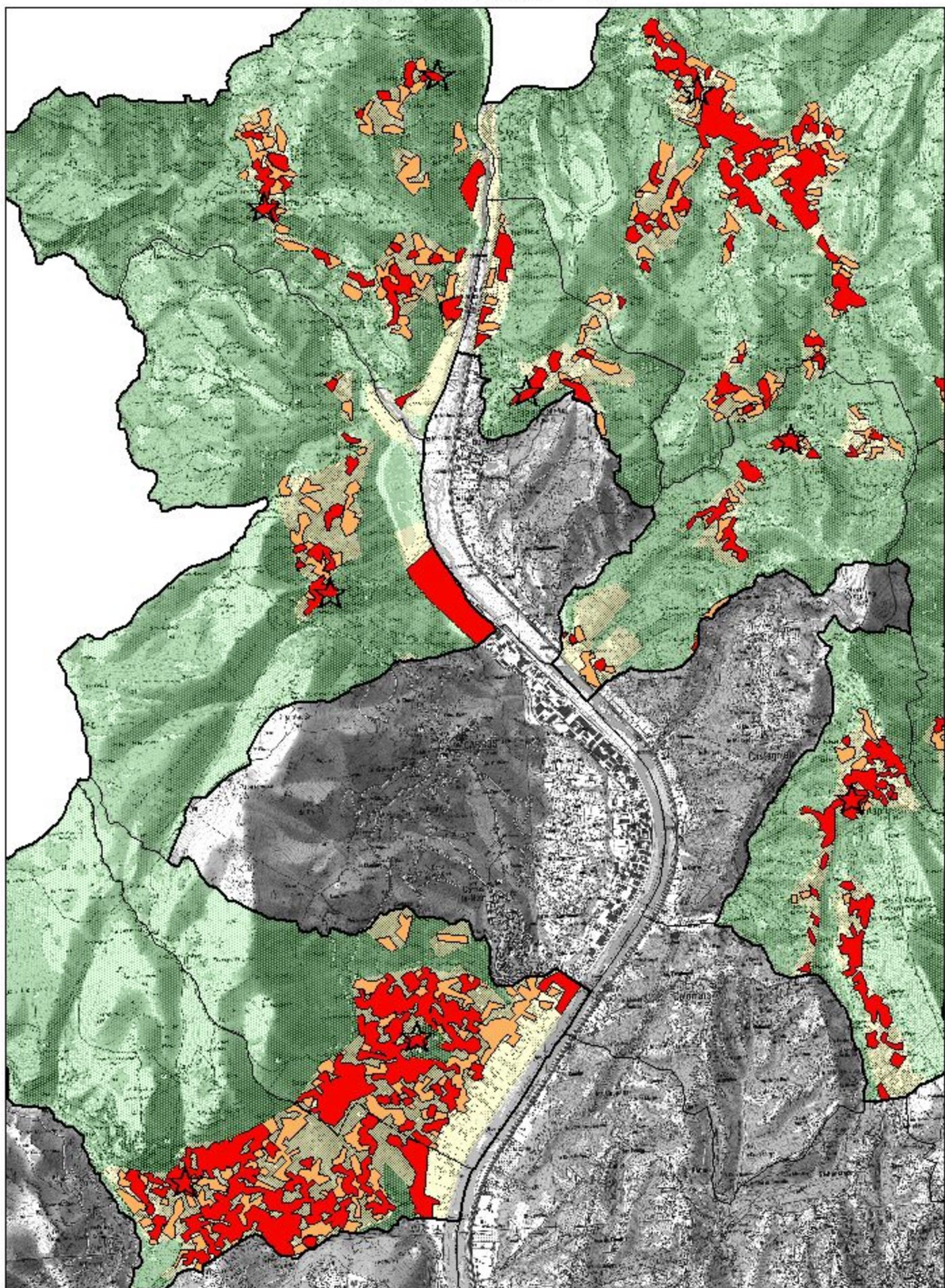
Ces secteurs peuvent, tout comme les secteurs urbains constitués, accueillir des activités classiques ou liées aux hautes technologies.



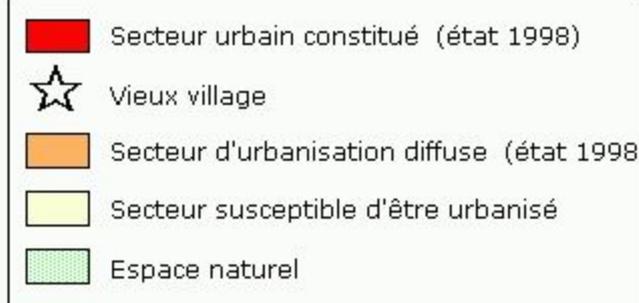
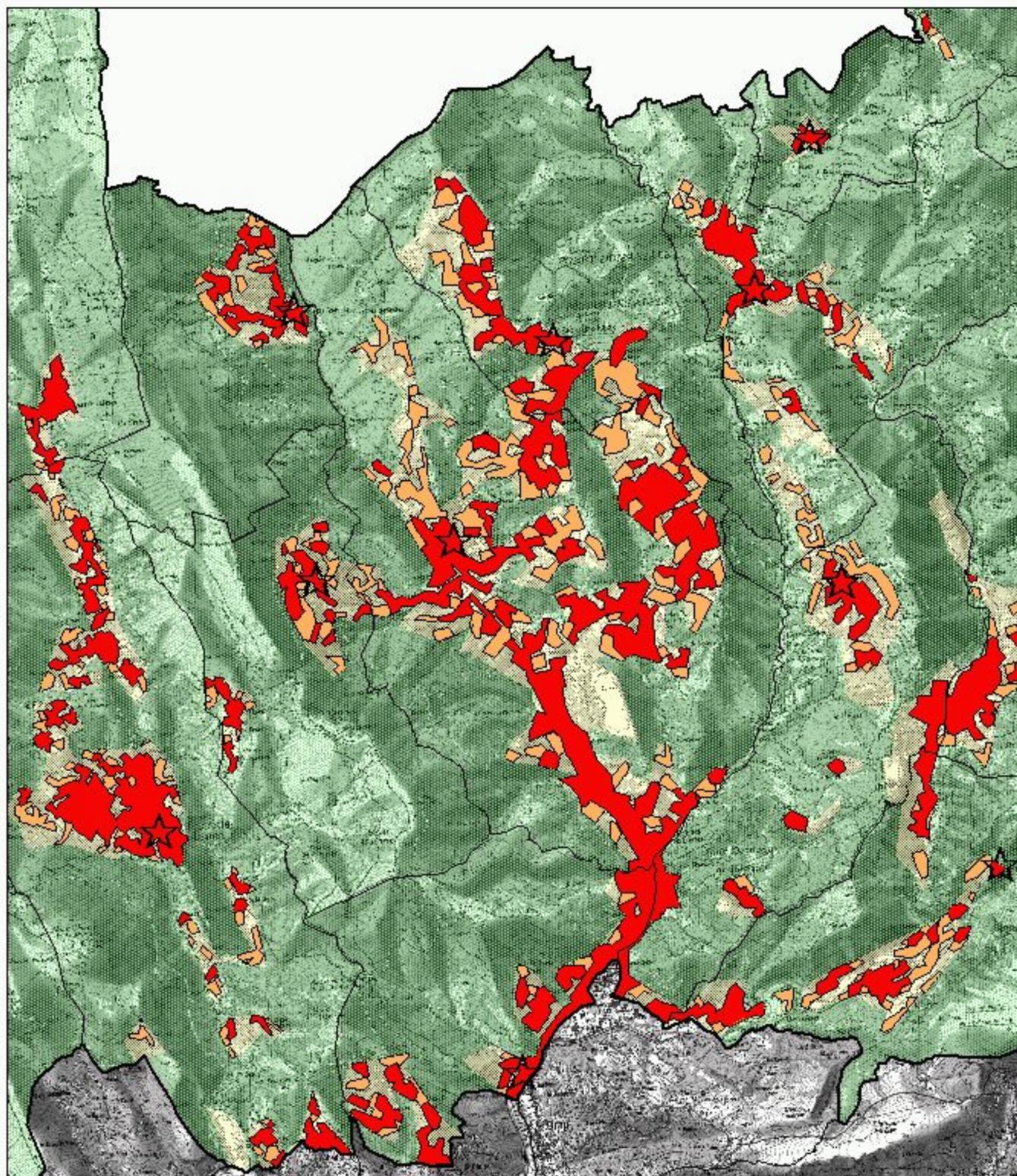
- Secteur urbain constitué (état 1998)
- ☆ Vieux village
- Secteur d'urbanisation diffuse (état 1998)
- Secteur susceptible d'être urbanisé
- Espace naturel



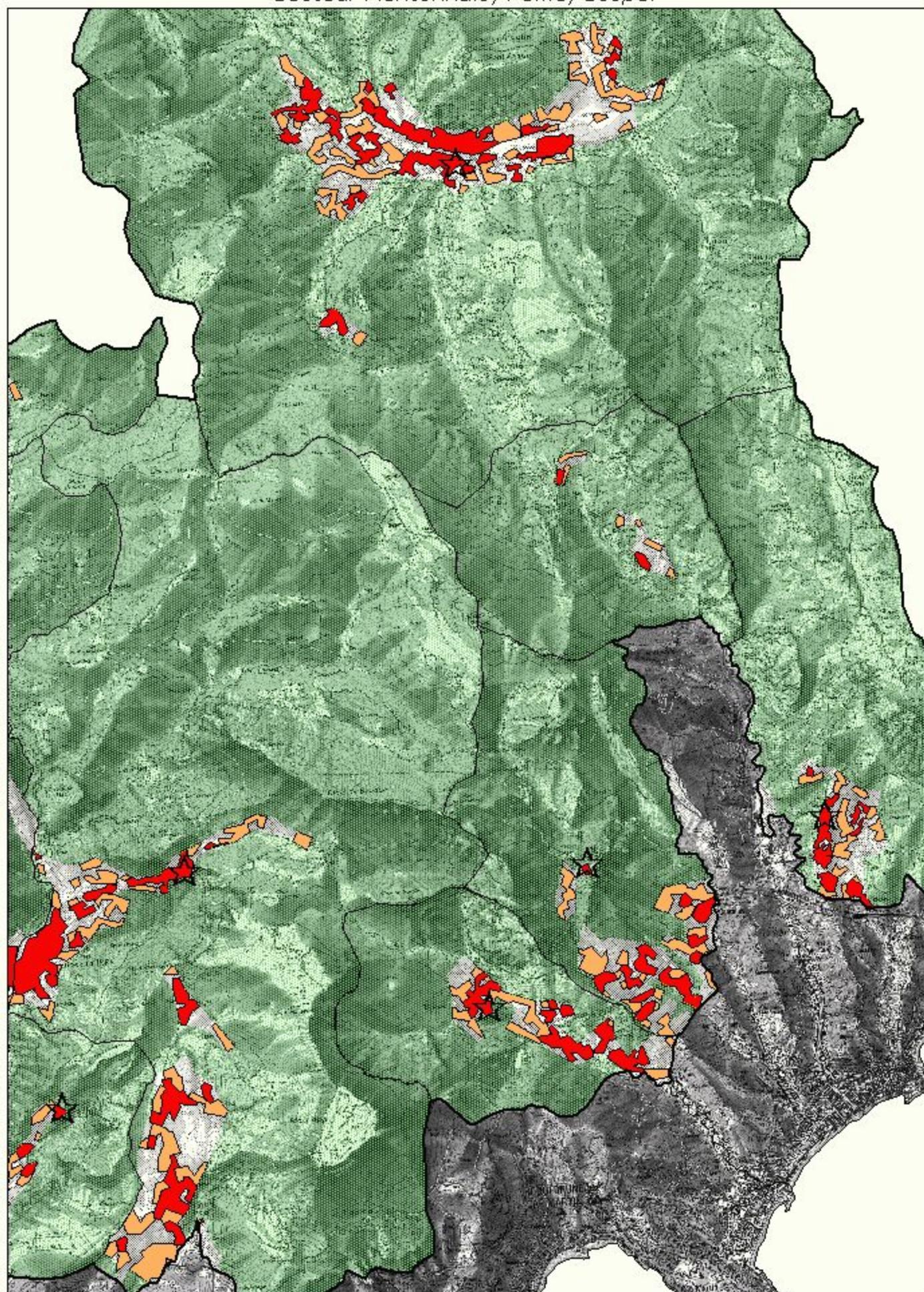
Secteur Moyen-Pays - Var



Secteur des Paillons et de la Banquière



21 - La gestion de l'urbanisation dans la Frange sud de la zone Montagne
Secteur Mentonnais, Peille, Sospel



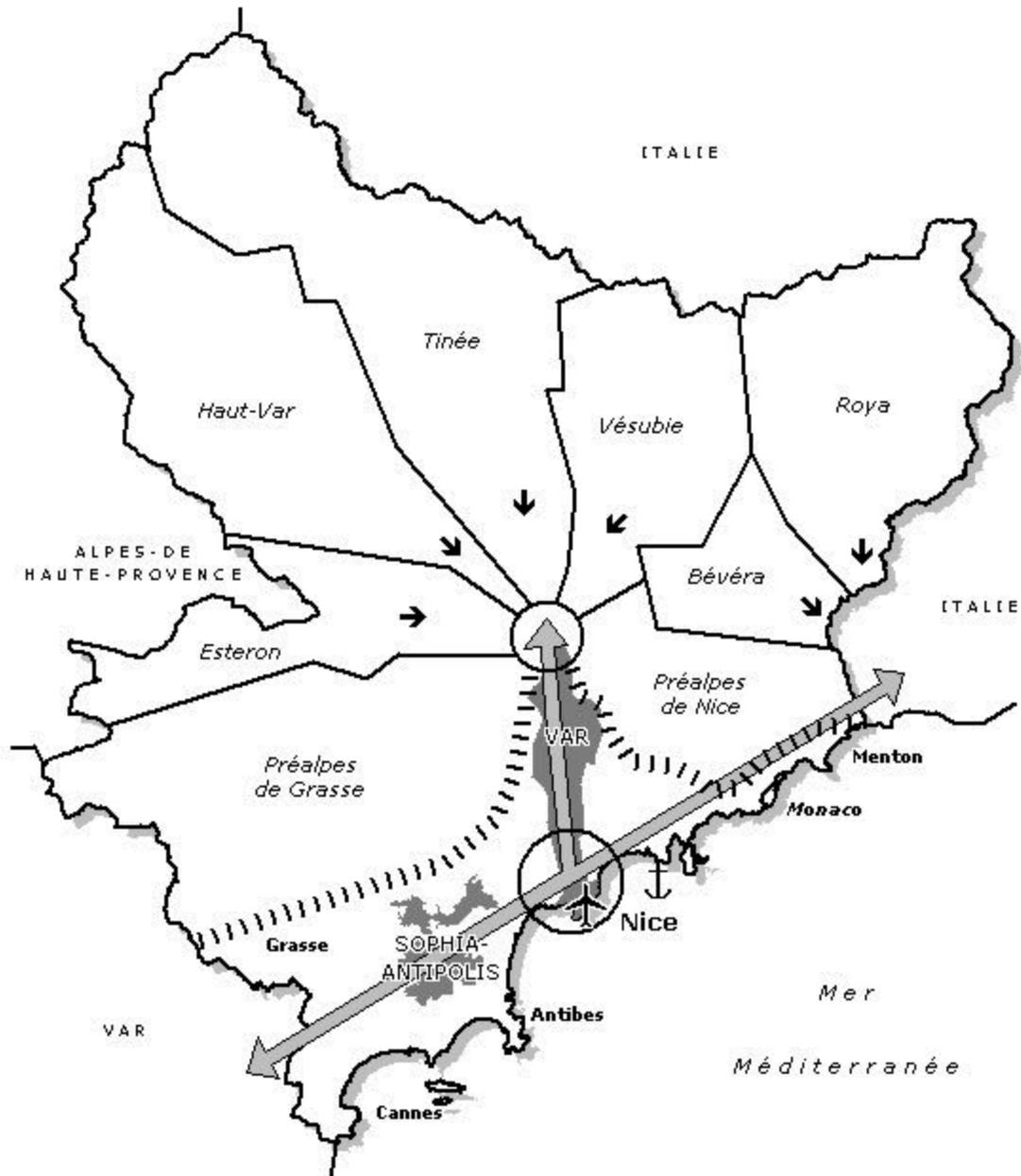
(Page blanche)

III-14

LES SECTEURS STRATEGIQUES

III - 141 - LA BASSE VALLEE DU VAR	105
III - 142 - LE PARC D'ACTIVITES DE SOPHIA-ANTIPOLIS ET SES EXTENSIONS	111

22 - Les secteurs stratégiques de la basse vallée du Var et de Sophia-Antipolis



III-141 - LA BASSE VALLEE DU VAR

La situation géographique de la basse vallée du Var, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie, lui confère un rôle stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes.

L'aménagement de cette vallée, soumise à des risques d'inondation, est une construction continue de l'homme à partir du fleuve depuis le siècle dernier.

Elle constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays : Esteron, Haut-Var, Tinée et Vésubie. Située au centre de l'agglomération azurée, 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 celle desservant la vallée. La plaine, d'une superficie d'environ 2 100 hectares, est occupée par des zones d'activités industrielles et commerciales, des secteurs d'habitat, au sud, et divers équipements structurants tels 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.

Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une "entrée de ville" où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique. Cette image est aggravée par la permanence de l'effet de coupure d'un fleuve qui a longtemps constitué une frontière.

Dans ce contexte l'aménagement de la basse vallée du Var sera fondé sur sa restructuration et sa requalification en tenant compte, en premier lieu, des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

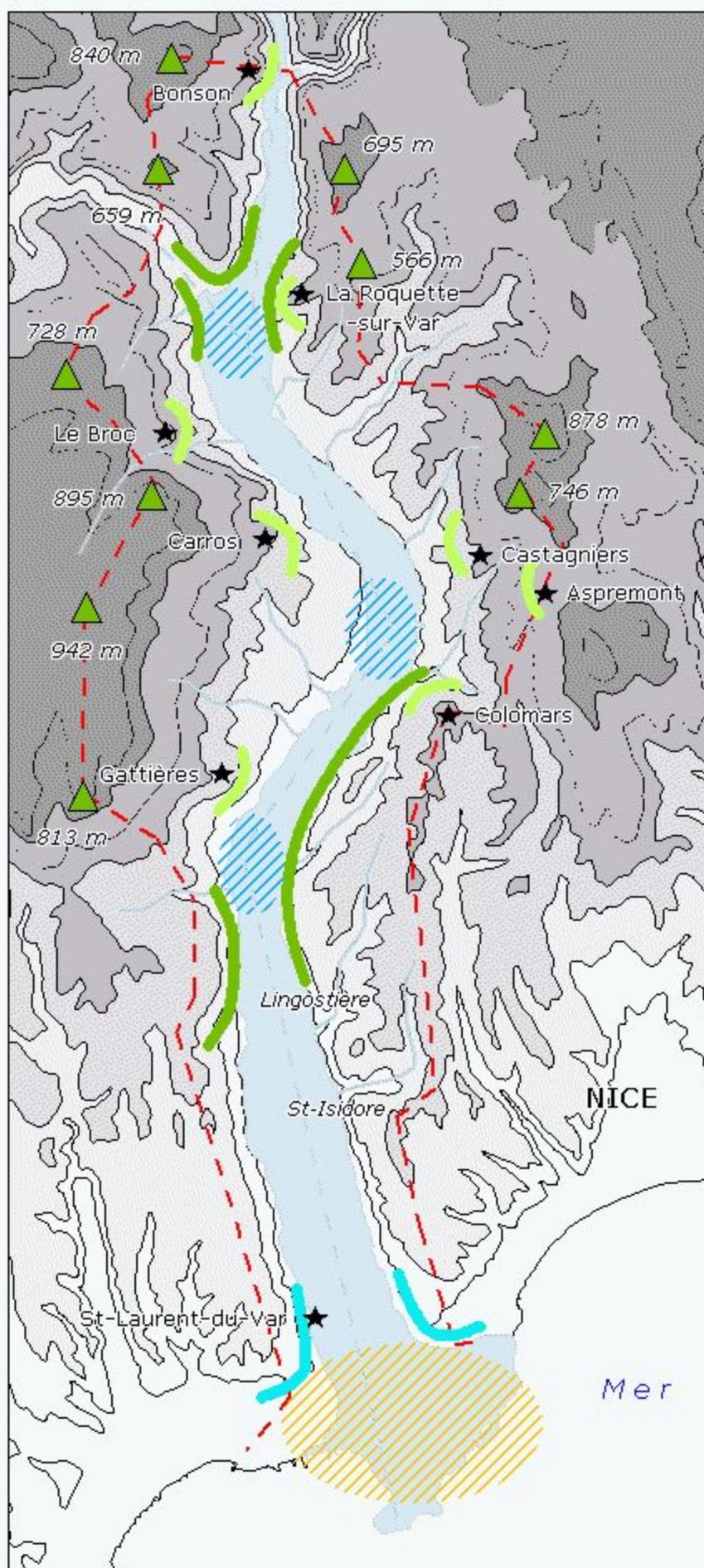
□ La prévention des risques naturels et l'aménagement du fleuve

La connaissance des risques liés aux inondations est une donnée de base préalable pour définir le devenir de la plaine du Var. Les études réalisées en 1998 et 1999, sur l'ensemble du bassin versant du Var, ont permis de préciser ces risques et de définir les démarches à poursuivre pour choisir une stratégie d'aménagement du fleuve.

Ainsi les données actuelles permettent :

- d'évaluer les débits d'une crue centennale à $3\,500\text{ m}^{3/s}$ et d'une crue exceptionnelle à $5\,000\text{ m}^{3/s}$,
- de définir les secteurs, actuellement urbanisés, dont la protection est prioritaire car ils seraient inondés lors d'une crue centennale,
- d'apprécier la compatibilité des options de développement au regard des risques d'inondation : de ce point de vue, il apparaît que, en l'état actuel des ouvrages de protection, dont certains doivent être consolidés, une partie importante de la plaine est susceptible d'être inondée (partie aval du fleuve et rive droite).

23 - Grand paysage de la basse vallée du Var



Le choix d'une stratégie d'aménagement à long terme du fleuve s'appuiera sur les principes énoncés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse qui seront précisés dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en cours d'élaboration. Ainsi il conviendra de tendre vers un fonctionnement plus naturel du fleuve plus favorable sur le plan du risque d'inondation, et de préserver les milieux aquatiques remarquables situés à l'aval du pont Napoléon III.

La réalisation de la RN 202 bis s'intègre dans cette stratégie (Cf. partie IV - Les politiques d'accompagnement de la DTA).

Il apparaît enfin indispensable d'assurer une gestion sûre et pérenne des ouvrages de protection qui seront sollicités pendant plusieurs décennies quelle que soit la stratégie adoptée pour l'aménagement du fleuve et d'établir un plan de prévention des risques naturels pour l'ensemble de la vallée (Cf. partie IV).

Ce plan de prévention des risques naturels complète et fixe les modalités de la mise en œuvre des orientations de la DTA en matière de prise en compte du risque d'inondation dans l'aménagement de la vallée du Var. Il détermine les prescriptions constructives à respecter selon les différents niveaux de risques d'inondation et les caractéristiques des travaux et ouvrages de protection comportant notamment un dispositif de gestion pérenne, ainsi que les mesures de prévention et de sauvetage dans les zones inondables.

Compte tenu des risques d'inondation, il convient de limiter au strict minimum l'extension de l'urbanisation et l'implantation d'équipements en zone inondable dans la vallée du Var, cette extension devant être dûment justifiée par des impératifs spécifiques de localisation, et, en tout état de cause, être conforme aux dispositions du plan de prévention des risques.

□ L'aménagement de la vallée

Les orientations d'aménagement sont illustrées sur la carte ci-après : "*Orientations pour l'aménagement de la vallée du Var*".

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension modérée de l'urbanisation définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

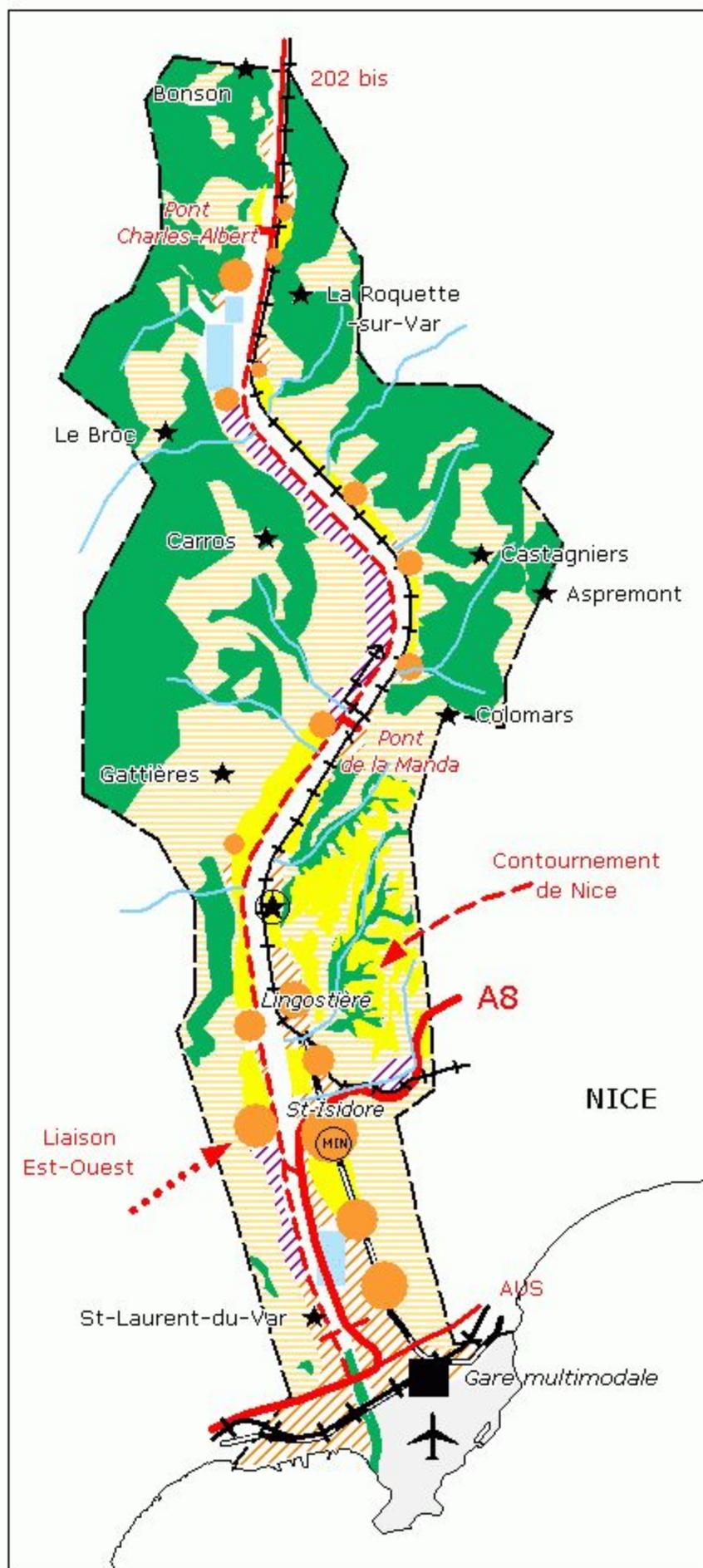
- s'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer l'"espace coupure" actuel en "espace lien" au centre de l'agglomération azurée ;
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire. La recherche de cet équilibre s'imposera en particulier dans le cadre des prévisions d'implantation du marché d'intérêt national, au sud de l'échangeur de Saint-Isidore, et de la maison d'arrêt, au nord de Lingostière. Les localisations précises de ces équipements seront définies à l'issue des études préalables nécessaires.
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

Les secteurs d'activités agricoles sont localisés en tenant compte de l'équilibre nécessaire entre la vocation agricole des sols et les besoins liés à la croissance de l'agglomération à l'horizon de la DTA.

Dans le cadre de cet équilibre, les limites de ces secteurs seront précisées dans les documents d'urbanisme, principalement dans le schéma directeur en cours de révision de l'agglomération de Nice. Ils comprennent notamment une partie significative des zones actuellement exploitées au sud de Saint-Isidore.

Ces secteurs ont vocation à voir leur fonction agricole pérennisée ou à défaut à évoluer vers une gestion naturelle dans les conditions prévues au dernier paragraphe du III-123-3 (page 79) concernant les espaces agricoles.

24 - Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var



Sous réserve de la prise en compte des risques d'inondations en cours d'étude dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention des risques.



La requalification paysagère s'appuiera sur les orientations suivantes concernant la plaine et les versants :

⇒ dans la plaine :

- assurer des coupures vertes transversales, pouvant entre autres correspondre aux vallons représentés sur la carte n° 24, notamment en prolongeant les "coulées" végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux,
- réaliser un maillage de voirie végétalisé structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

⇒ sur les versants :

- mettre en valeur les grandes structures des paysage : villages, socles, talwegs, boisements.

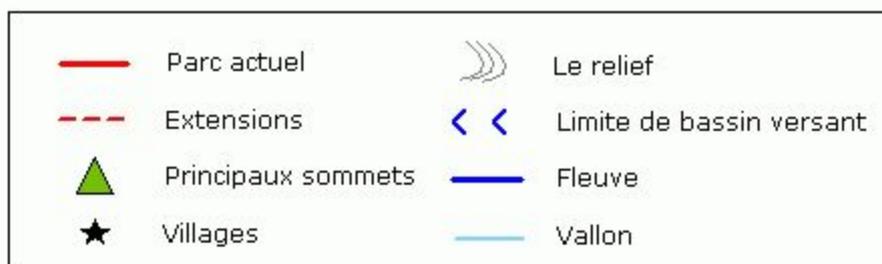
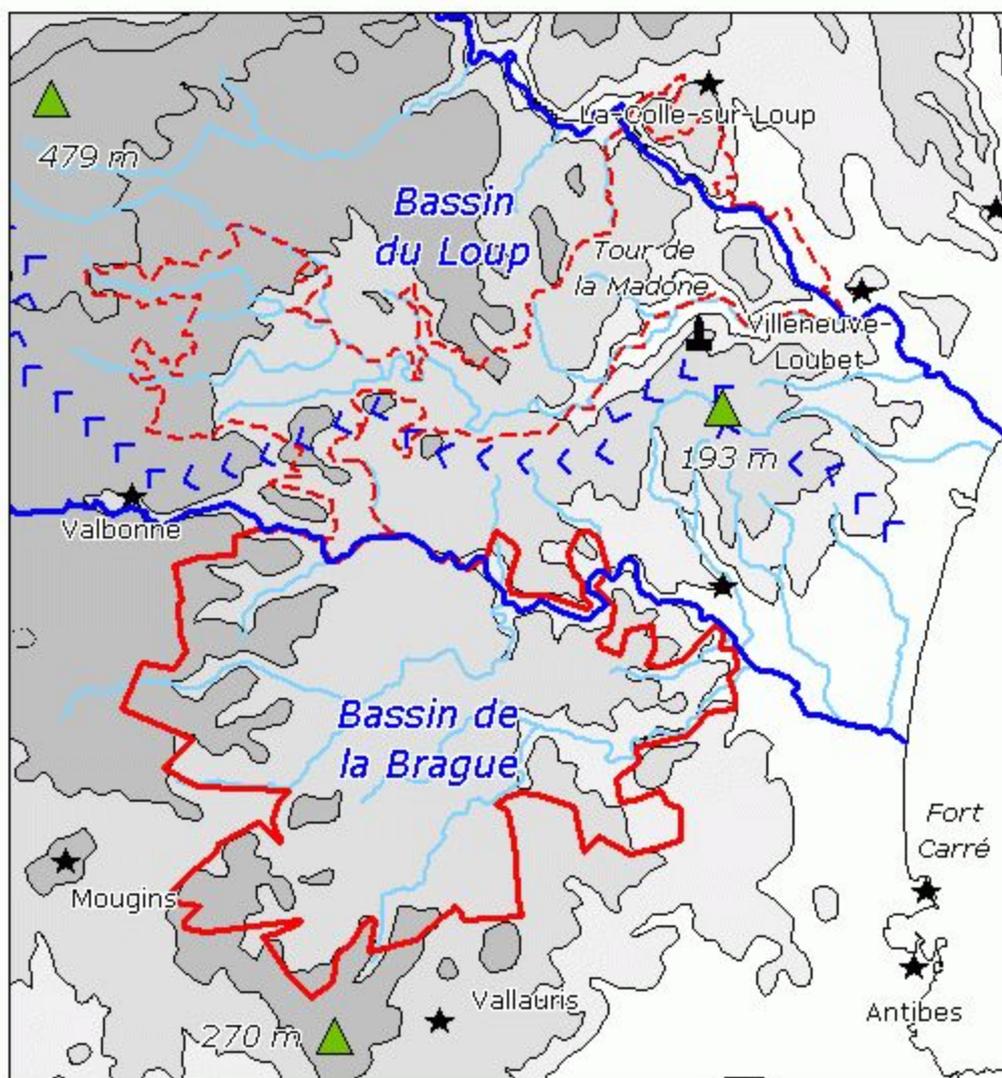
Une attention particulière doit être accordée au site de confluence du Var et de l'Estéron qui représente la porte d'entrée des Alpes du sud. Il mérite à ce titre d'être mis en valeur par la protection des perspectives visuelles sur les versants, les villages perchés et leurs socles, et par un traitement paysager intégrant les implantations en plaine dans ce site remarquable. Les espaces de sports et loisirs figurant dans ce secteur seront principalement articulés sur l'utilisation du lac du Broc.

Les ressources en eau provenant du Var et de sa nappe doivent être protégées : leur utilisation peut en effet s'avérer indispensable à moyen terme pour alimenter l'ouest de la bande côtière.

Les eaux usées urbaines et industrielles des aménagements futurs seront épurées en totalité afin d'éviter toute pollution du fleuve et de la nappe phréatique.

L'organisation des transports et des déplacements sera un élément essentiel du développement de la vallée :

- L'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur qui implique le maintien de la qualité de la desserte par l'autoroute A8, la réalisation d'un accès direct à la future gare multimodale, la préservation des emprises nécessaires pour les parkings ;
- Le doublement du contournement nord de Nice doit aboutir dans la vallée du Var à proximité de Saint-Isidore ;
- La gare multimodale située au nord de l'aéroport doit permettre d'articuler les réseaux de transports en commun sur la voie ferrée littorale passée à trois voies ;
- Le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer un bouclage avec le chemin de fer de Provence. Ce réseau de transport collectif (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 RN 202 bis, permet de desservir la zone industrielle de Carros et, au-delà, elle représente l'axe principal reliant l'agglomération azurée au Haut-Pays et aux Alpes du Nord. Son rôle structurant dans l'aménagement de la vallée du Var sera conforté par la création d'un point d'échange en rive droite à Saint-Laurent-du-Var. Ses emprises seront optimisées en particulier vis-à-vis des terres agricoles ;
- L'entrée dans Nice à partir de l'autoroute A8 doit être améliorée de manière à privilégier les accès aux voies situées en retrait du front de mer. La réalisation d'un pont urbain, à proximité des ponts actuels, contribuerait à réduire le trafic qui franchit le Var par l'autoroute.



III-142 - LE PARC D'ACTIVITES DE SOPHIA-ANTIPOLIS ET SES EXTENSIONS

Les activités de hautes technologies, sur la base des objectifs exprimés dans le chapitre II-122 s'implanteront en priorité dans le parc d'activités de Sophia-Antipolis et dans ses extensions ainsi que dans des "sites associés" qui renforceront l'armature urbaine de la bande côtière.

Le parc d'activités actuel

Il a permis, par sa réalisation, de maîtriser 2 350 hectares situés, à l'ouest du Var, au centre de la bande côtière. Les principes d'aménagement mis en œuvre : 2/3 d'espaces protégés, 1/3 d'espaces aménagés, ont assuré un équilibre entre le développement économique et la valorisation du patrimoine naturel, illustrant ainsi le concept de développement durable.

En 2001, 110 hectares environ, soit moins de 20 % des espaces dédiés aux activités restent à aménager. En tenant compte des capacités résiduelles existantes, le nombre d'emplois du parc, de l'ordre de 23 000 en 2001, devrait excéder 35 000 à terme. Il convient donc de poursuivre les réalisations améliorant l'accessibilité du site, par des transports en commun articulés sur la voie ferrée littorale au niveau des gares d'Antibes et de Biot et, dans le domaine routier, en réalisant à Biot, sur l'autoroute A8, un échangeur qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Les extensions nord du parc d'activités

Les orientations d'aménagement sont illustrées dans la carte ci-après : "Orientations pour l'aménagement des extensions de Sophia-Antipolis".

Les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis concernent les communes de Valbonne, Opio, Le Rouret, Roquefort-les-Pins, Villeneuve-Loubet et la Colle-sur-Loup. La superficie concernée est de 1 500 hectares.

Le principe de répartition des espaces, mis en œuvre dans le parc actuel, est maintenu : un tiers des espaces seront aménagés et deux tiers protégés.

Les espaces aménageables sont localisés à partir de trois critères principaux :

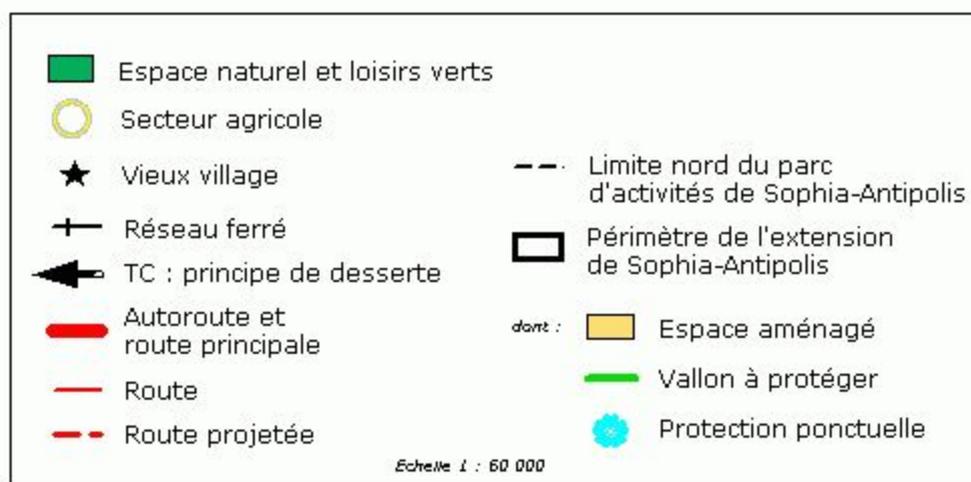
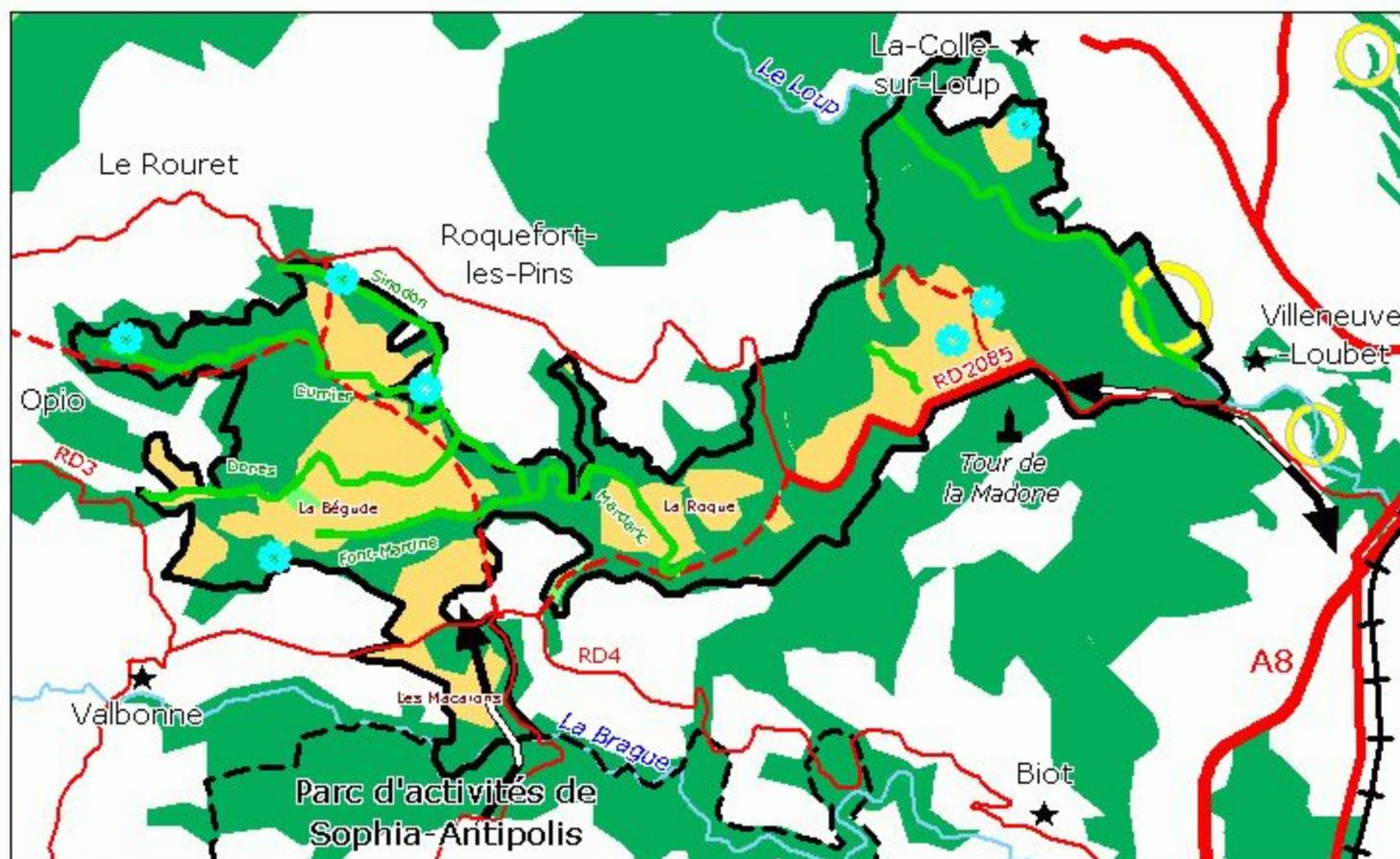
- une topographie favorable,
- une sensibilité écologique faible ou moyenne et
- une bonne accessibilité actuelle ou à terme.

Dans ces espaces, les opérations d'aménagement prendront en compte les vallons et les quelques sites ponctuels abritant des espèces remarquables, qui doivent être préservés et sont identifiés dans la carte précitée.

A côté des activités dominantes de haute technologie, certains secteurs pourront accueillir des activités classiques : à Roquefort-les-Pins, le site de l'ancienne carrière de la Roque est propice à ce type d'occupation ; et des logements pourront être implantés, notamment, dans le quartier Macarons à Valbonne et à l'Ouest du golf de la Bégude à Opio.

L'accessibilité des extensions du parc d'activités sera assurée par des voies reliées au réseau primaire de desserte de la bande côtière et notamment à la future "liaison Est-Ouest" reliant Nice (vallée du Var) et le nord d'Antibes. A terme, un transport en commun en site protégé entre l'agglomération niçoise et les extensions de Sophia-Antipolis pourrait s'articuler, au Sud, avec le dispositif de transport prévu dans le parc actuel et, à l'ouest, à l'axe Cannes-Grasse.

La cohérence entre le système de desserte futur et les projets d'aménagement dont certains peuvent être engagés à court terme, doit être assurée par la préservation des emprises nécessaires et par des formes d'urbanisation adaptées.



DDE 06 - SAUO - SIG

De ce point de vue, les densités des secteurs aménagés pourraient être supérieures aux densités du parc actuel tout en restant compatibles avec les contraintes environnementales, ce qui permettrait de gérer plus efficacement un espace limité. Les logements des actifs du parc d'activités sont répartis dans l'ensemble de la Bande Côtière. L'étude de ce problème doit, comme cela est préconisé dans les objectifs généraux, être abordée à une échelle intercommunale. Cependant, les collectivités locales qui accueillent les entreprises doivent, à leur échelle, prendre une part significative des logements induits.

Les espaces protégés représentent près de 1 000 hectares en incluant le golf actuel de la Begude à Opio qui doit être restructuré. Ils sont composés principalement de la vallée du Loup et des collines andésitiques qui la dominent (L'Aspre Redon et la Boyère), de la colline du Cloteirol et du Bois d'Opio.

Ces espaces, ainsi que plusieurs coulées vertes séparant les secteurs aménagés, participent du réseau d'espaces naturels qui structure la bande côtière. Ils englobent des milieux remarquables, notamment ceux qui sont situés sur la partie nord de la zone andésitique du massif de Biot.

Comme dans le parc actuel, ces espaces seront protégés et, pour la majorité d'entre eux, ouverts au public. Les espaces sensibles identifiés dans les études écologiques concernant les extensions de Sophia-Antipolis feront l'objet d'une gestion spécifique.

Les sites associés seront définis à partir de critères tels que : l'existence d'un potentiel économique local, la disponibilité foncière, une masse critique, évaluée selon la nature des activités, à environ un millier d'emplois potentiels. Le développement des sites s'effectuera dans le cadre de projets d'aménagement d'ensemble fondés sur la prise en compte des données environnementales, la qualité de l'architecture et des paysages.

(Page blanche)

III-2 - LE HAUT-PAYS

III-21 - Les particularités géographiques du Haut-Pays	117
III-22 - Les orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays	120
III-23 - Les modalités d'application de la "loi montagne"	123

(Page blanche)

III-21 - Les particularités géographiques du Haut-Pays

Bien qu'il soit divisé en plusieurs unités géographiques différenciées et relativement isolées les unes des autres, le Haut-Pays des Alpes-Maritimes est marqué par de nombreux facteurs communs qui fondent ses particularités géographiques.

- **Un territoire très contraint**

Malgré l'image stéréotypée de la Côte d'Azur, les Alpes-Maritimes sont bien un département de montagne où les basses terres sont rares.

Le relief dépasse les 3 000 mètres d'altitude au nord, dans le massif du Mercantour, constituant une barrière naturelle mais aussi, pour les communes du Littoral, un arrière-plan grandiose, couvert de neige en hiver.

Les vallées alpines (Roya, Vésubie, Tinée, Var) et préalpine (Estéron), relativement encaissées et étroites, sont séparées les unes des autres par de hautes crêtes. Seuls quelques « balcons d'altitude » viennent offrir des espaces plus plats (Valdeblore, Beuil/Valberg,...) et des points de liaison. A l'Ouest, les préalpes de Grasse se caractérisent par un relief plus clément (vastes plateaux compartimentés par des crêtes calcaires) mais aussi par une grande aridité.

A ce relief relativement difficile s'ajoute l'existence de risques naturels importants (inondation, mouvements de terrain, incendie...).

- **Une faible occupation humaine**

Sur 3 200 km², le Haut-Pays regroupe 30 000 habitants, soit 3 % seulement de la population départementale. Sa densité est de 9,3 habitants au km².

Bien que la population ait augmenté de 20 % au cours du dernier quart de siècle, sa répartition est très inégale et assez dispersée. 8 communes seulement ont plus de 1 000 habitants et 70 n'atteignent pas 500 habitants en 1999. Certains secteurs sont d'ailleurs proches de la désertification : Haut-Var, Roudoule, moyenne Tinée, partie nord de l'Estéron/préalpes de Grasse et, même, certains bourgs-centres stagnent ou régressent.

- **Une économie fragile**

L'augmentation de la population ne s'est pas accompagnée d'une progression du nombre d'emplois. Ont augmenté également, les migrations de travail vers les bourgs-centres (dont 75 % des actifs travaillent sur place), vers les stations de sports d'hiver (85 % des actifs travaillent sur place), et vers les communes de la Bande Côtière.

Les activités du secteur primaire qui concernaient, en 1990, 7 % des actifs, sont en régression. Les activités agro-pastorales connaissent les difficultés de l'agriculture de montagne (conditions de travail difficiles, faibles rémunérations,...). L'exploitation de la forêt est en deçà des possibilités et la filière bois est peu développée.

Le secteur secondaire représentait 22 % des actifs, avec plus de la moitié des emplois dans le BTP.

Les activités du secteur tertiaire dominant largement avec 71 % des actifs du Haut- Pays dont la moitié dans le secteur public, ce qui rend l'emploi de ce territoire très dépendant des politiques publiques.

Le tourisme reste le moteur essentiel de l'économie du Haut-Pays. Cependant, il est inégalement réparti, assez peu diversifié et relativement fragile. Les stations sont confrontées à des problèmes d'enneigement ; la proximité de la zone de chalandise explique la forte fréquentation à la journée et en fin de semaine, ainsi que l'importance des résidences secondaires et la faiblesse de l'hébergement banalisé.

Les projets privés, le plus souvent peu rentables, nécessitent une participation financière des collectivités publiques ; la plupart des communes n'ont aucune capacité d'investissement.

- **Une grande richesse patrimoniale**

Grâce à sa position de carrefour entre la Provence à l'Ouest, les Alpes au nord, l'Italie à l'Est, au climat, au relief, à la variété des expositions, à l'action de l'homme, le Haut-Pays présente une grande richesse :

- paysagère, avec des vallées et massifs aux caractères naturels, urbains, architecturaux et culturels très contrastés ;
- floristique, faunistique et écologique ;
- géologique et minéralogique.

Cette richesse concourt à donner à la montagne des Alpes-Maritimes une image de qualité qui peut servir, au-delà de sa fréquentation propre, le tourisme de la Côte d'Azur.

- **Des modes d'urbanisation variés et très typés**

Par son histoire et son mode de développement lors des dernières décennies, le Haut-Pays comprend une grande diversité de formes urbaines où sont parfois juxtaposées, les urbanisations traditionnelles et des quartiers plus récents.

Les principales formes urbaines sont :

- les bourgs et villages de fond de vallée : ils sont peu nombreux (13) et comprennent la quasi totalité des bourgs-centres. Leurs possibilités d'extension sont parfois limitées par des contraintes topographiques et l'existence de risques naturels ;
- les villages perchés : la géographie, le climat, l'histoire, la culture des Alpes-Maritimes ont entraîné la création de très nombreux villages perchés : 51 chefs-lieux de communes sur 87 présentent cette configuration. Par leur densité et leur implantation sur une butte, un éperon rocheux ou une crête, ils représentent des valeurs fortes du paysage du Haut-Pays ;
- les villages groupés au pied d'un versant ou en bordure d'un plateau : au nombre d'une vingtaine, ils constituent également des sites caractéristiques par les fronts urbains qu'ils offrent au regard ;
- les stations de montagne : toutes se sont établies sur des sites indépendants des anciens pôles urbains des communes - supports. Les stations de sports d'hiver présentent une grande diversité, tant au niveau de leur taille que de leur forme urbaine et de leur architecture. Quelques stations climatiques, aujourd'hui tombées en désuétude, présentent une architecture originale (Thorenc...) ;
- les quartiers pavillonnaires : ils résultent de l'évolution de la demande sociale en matière d'habitat et des règles sanitaires imposant des surfaces de terrain importantes en l'absence de dispositifs collectifs d'assainissement. Ils se sont particulièrement développés en périphérie des bourgs et sur des communes à forte attractivité résidentielle ou touristique. Plus ou moins diffus selon les cas, ils sont souvent en rupture avec la morphologie bâtie des pôles d'urbanisation traditionnels.

- **Des bâtiments isolés caractéristiques**

Un grand nombre de bâtiments isolés, liés aux activités agro-pastorales ont un intérêt patrimonial. Il s'agit notamment des granges de la Tinée, des vacheries de la Vésubie, des casuns de la Roya et des bergeries des préalpes de Grasse. Par ailleurs, il faut noter la présence d'un important patrimoine militaire (forts, casernes...).

III-22 - Les orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays

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

Ainsi, au titre des modalités d'application de la loi Montagne, le patrimoine naturel et culturel montagnard a été étudié afin de :

- désigner les espaces paysages et milieux «les plus remarquables» (art. L 145-7.2 du code de l'urbanisme) et définir les modalités de leur préservation ;
- dresser une typologie des espaces paysages et milieux « caractéristiques » (art. L 145-3-II du code de l'urbanisme).

Cependant, il faut constater que la problématique d'aménagement du Haut-Pays se pose, moins en termes de protection, qu'en termes de gestion du territoire car :

- **d'une part**, les grands espaces naturels, déjà largement couverts par des protections réglementaires existantes ou en gestation, ne connaissent que des menaces très ponctuelles et en cours de règlement ; par exemple : surpâturage dans quelques secteurs d'alpage ou surfréquentation de certains sites comme la vallée des Merveilles ;
- **d'autre part**, ce sont la déprise humaine et la régression des activités gestionnaires de l'espace qui font peser les plus grandes menaces sur le Haut-Pays : fermeture des paysages, perte de biodiversité, augmentation des risques naturels

Ainsi, le maintien de la présence humaine est la condition indispensable à la préservation de la qualité patrimoniale du Haut-Pays.

Plusieurs orientations et objectifs doivent permettre d'assurer ce maintien et, au-delà, de permettre un développement durable du Haut-Pays :

- **diversifier** les produits touristiques (cf. chapitre II-121, page 43, relatif au tourisme et à la culture) ;
- **maintenir** et développer les activités traditionnelles au premier rang desquelles figurent l'agriculture, le pastoralisme - qui jouent un rôle majeur dans l'entretien de l'espace et des paysages - et les activités forestières (cf. chapitre II-24, page 49) ;
- **favoriser** la diversification d'activités s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication et le développement du télétravail ;
- **assurer** un niveau d'équipement et de services à une échelle de territoire adaptée aux besoins de la population, notamment en confortant les bourgs centres. A noter, en particulier, la nécessité de disposer d'infrastructures de qualité entre le Littoral et le Haut-Pays répondant aux besoins multiples des résidents du Haut-Pays, des citoyens habitant la Bande Côtière et des touristes ;
- **définir** des conditions d'extension de l'urbanisation compatibles avec le développement envisagé et la protection de l'environnement.

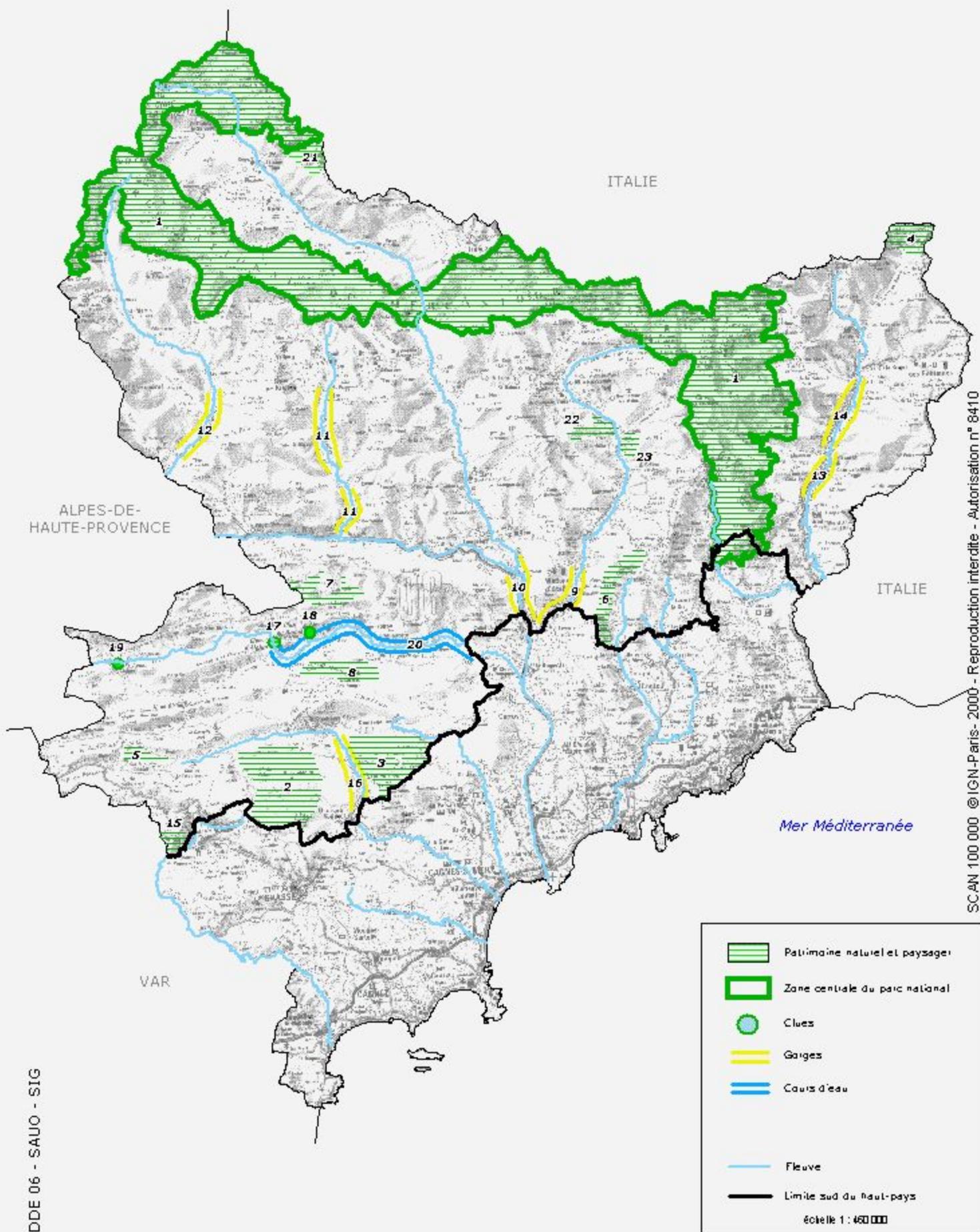
Dans ce cadre, au titre des modalités d'application de la loi Montagne, seront précisées :

- la notion de terres agricoles et pastorales à préserver ;
- les modalités d'extension de l'urbanisation (habitat et activités).

°
° °

L'aménagement et le développement d'un territoire qui est, à la fois, riche sur le plan patrimonial et fragile sur le plan économique, impliquent, sur la base d'un diagnostic partagé, une participation active de l'ensemble des acteurs concernés. Cette question sera abordée dans le dernier chapitre de la présente directive, qui traite des politiques d'accompagnement.

27 - Espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes



SCAN 100 000 © IGN-Paris-2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

III-23 - Les modalités d'application de la "loi montagne"

III-231 - Les espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard

□ **Rappel du texte de loi :**

L'article L. 145-7-I-2 du code de l'urbanisme dispose que les directives territoriales d'aménagement peuvent : *désigner les espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard, notamment les gorges, grottes, glaciers, lacs, tourbières, marais, lieux de pratique de l'alpinisme, de l'escalade et du canoé-kayak, cours d'eau de première catégorie au sens du 10° de l'article 437 du code rural et leurs abords, et définir les modalités de leur préservation.*

□ **Champ d'application :**

Divers critères, parmi lesquels on peut citer la diversité et la richesse des écosystèmes ou des paysages, la variété d'espèces, flore ou faune, le caractère typique et la notoriété de certains sites ou espaces, ont permis de désigner les espaces paysages et milieux les plus remarquables suivants :

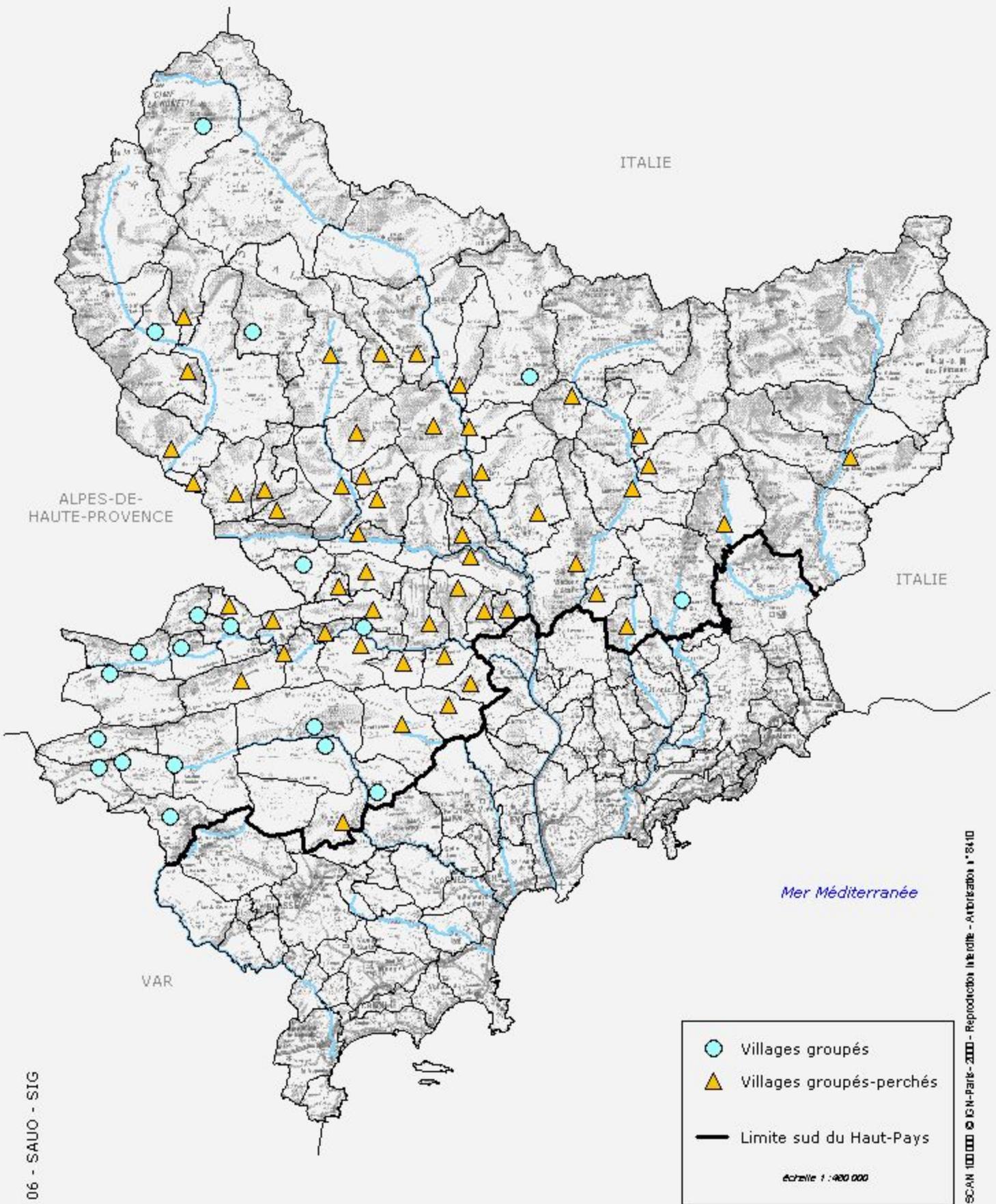
- **parc national** du Mercantour : la zone centrale du parc (n° 1 sur la carte ci-contre) ;
- **plaines et plateaux** : les plateaux de Caussole et de Calern (2), de Saint-Barnabé (3), le Marguareis (4), la plaine agricole de Caille (5) ;
- **grand paysage** : partie nord du Féron (6) ;
- **espaces forestiers** : le bois de Sauma longa (7), le bois du Cheiron (8) ;
- **gorges, clues et cours d'eau** : les gorges de la Vésubie (9), de la Mescla (10), du Cians (11), de Daluis (12), de Saorge (13), de Paganin et de Bergue (14), de la haute Siagne (15); du Loup (16), les clues d'Aiglun (17), du Riolan (18) et de Saint Auban (19), le cours d'eau de l'Estéron (20) ;
- **sites particuliers** : les lacs de Clapière et de Rabuons (21), les grottes de Roquebilière (22), de la Gordolasque et de Flaut (23).

Ces espaces paysages et milieux sont repérés sur la carte ci-contre : "*Les espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard*". Leur délimitation pourra être précisée, en particulier, dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, en prenant en compte la topographie et l'occupation des sols.

□ **Dispositions applicables :**

- Dans la zone centrale du parc national du Mercantour : les travaux, aménagements, installations et constructions compatibles avec le règlement du parc sont autorisés, sous réserve d'éventuelles dispositions législatives ou réglementaires supérieures plus restrictives.
- La plaine agricole de Caille, à forte valeur paysagère, doit être protégée ;
- Dans les autres espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel, seuls peuvent être implantés ou autorisés :
 - les aménagements légers liés à l'accueil et à l'information du public ou nécessaires à la pratique des sports et des activités de loisirs de pleine nature ;

28 - Patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes :
les villages caractéristiques



- les constructions et aménagements liés et nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales ou forestières, à condition que leur implantation dans ces espaces ou milieux soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;
- les constructions et installations liées à l'aménagement de l'observatoire de la Côte d'Azur ;
- l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. Toutefois, la restructuration et l'aménagement des bâtiments isolés à forte valeur patrimoniale, visés au paragraphe III-232 ci-après, est admise sous réserve de respecter leurs caractères architecturaux ;
- les travaux et installations liés aux infrastructures et équipements d'intérêt général existants et à la gestion de l'eau ;
- les travaux de construction ou d'aménagement des infrastructures de transport et les installations liées à leur gestion et à leur mise en sécurité lorsque leur localisation répond à une nécessité technique ;
- les installations et ouvrages nécessaires aux établissements scientifiques, à la défense nationale, aux recherches et à l'exploitation de ressources minérales d'intérêt national, à la protection contre les risques naturels et aux services publics autres que les remontées mécaniques, si leur localisation dans ces espaces correspond à une nécessité technique impérative (article L.145-8 du code de l'urbanisme) ;
- les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux.

L'ensemble de ces travaux, aménagements et constructions, devront faire l'objet d'un traitement environnemental et paysager respectueux de la valeur patrimoniale de ces sites.

III-232 - Les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard

□ Rappel du texte de loi :

L'article L. 145-3-II du code de l'urbanisme dispose que : les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.

□ Champ d'application :

Les espaces, paysages et milieux caractéristiques sont définis à partir d'une analyse multicritères reposant notamment sur :

- **les caractéristiques physiques des sols** : topographie, réseau hydraulique, végétation, risques naturels ;
- **l'aménagement des sites** : occupation des sols, bâti existant, densités et formes urbaines, conditions de desserte ;

- **les caractéristiques paysagères** dans l'unité de site géographique, la localisation des points de vue permettant d'appréhender le paysage, l'identification des structures paysagères (topographiques, végétales, bâties, liées aux voiries ...) ayant valeur d'identité patrimoniale et des pratiques locales qui font l'identité du lieu ;
- **les protections existantes** : monuments et sites classés, arrêtés de biotope, réserves naturelles, parc national ;

Les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard des Alpes-Maritimes sont les suivants (1).

- grand cadre paysager : crêts calcaires des préalpes de Grasse, sommets du Mercantour visibles de la mer ou des stations du Haut-Pays, cols alpins situés aux entrées du département ... ;
- panoramas célèbres comme, par exemple, celui de la Madone d'Utelle ; karsts d'altitude, grottes, gouffres, dolines, fleuves, rivières et torrents, gorges et cluses, lacs et tourbières ;
- sapinières à androsace, ostryaies, chênaies, chênaies-charmaies, chênaies acidiphiles, aulnaies blanches, pinèdes sylvestres, pinèdes à crochet, mêlezins ;
- vestiges préhistoriques, protohistoriques et historiques : châteaux, bories, tumuli, castellaras ... ;
- patrimoine religieux : art roman, baroque, chapelles peintes ...
- terres agricoles à forte valeur paysagère : grandes plages agraires (prairies, grandes olivaies, prés, ...), terrasses alluviales modelées par l'agriculture ;
- stations climatiques et de sports d'hiver du début du siècle (Thorenc, Peira-Cava ...) ;
- villages, hameaux, perchés ou groupés, groupes de constructions traditionnelles, et leurs abords (socles, jardins familiaux, prés situés en front de village ...) ;
- bâtiments isolés à forte valeur patrimoniale et leurs abords, liés à l'héritage agro-pastoral, (granges de la Tinée, casuns de la Roya, vacheries de la Vésubie, bergeries ...) ou militaire : forts, fortins, casernes, blockhaus ;
- versants sculptés en terrasses de culture (restanques) ; pierriers architecturés des pays calcaires, édifiés en vue de rendre les sols cultivables ;
- compositions paysagères des vallées alpines, liées à l'héritage naturel et agro-pastoral : opposition adret - ubac, étagement altitudinal des cultures et de l'habitat ;
- compositions paysagères contrastées des vallées préalpines : barres rocheuses calcaires, versants boisés, fonds de vallées en prés, longues perspectives valléennes ;
- chemins de crêtes (routes du sel, drailles de transhumance, ancienne route du Col de Tende ...) utilisés jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle pour éviter les gorges de fonds de vallée.

(1) Compte tenu de leur diversité et de leur diffusion sur tout le territoire du Haut-Pays, ces espaces, paysages et milieux n'ont pas fait l'objet d'un repérage cartographique mais d'une typologie, à l'exception des villages caractéristiques (cf. carte ci-avant).

□ **Dispositions applicables :**

- Les vestiges préhistoriques, protohistoriques et historiques, le patrimoine religieux, les terres agricoles à forte valeur paysagère, doivent être protégés ;
- Les chemins de crête doivent être préservés et valorisés ;
- Les compositions paysagères résultant de l'héritage naturel et agro-pastoral doivent être mises en valeur en respectant les grands équilibres entre espaces naturels, agricoles, boisés, bâtis, et en assurant la préservation des coupures vertes, et l'intégration dans le paysage des travaux, des aménagements et des constructions ;
- Dans les autres espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard, sont admis :
 - les aménagements, constructions et installations prévus au paragraphe III-231 précédent ;
 - les aménagements, constructions et installations liés aux stations de montagne existantes ;
 - l'aménagement et l'extension des stations climatiques du début du siècle en respectant leurs caractères architecturaux ;
 - l'extension des villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles caractéristiques, soit dans les espaces peu perçus des axes de vue principaux qui révèlent le bâti ancien, soit en respectant la continuité avec la morphologie et l'architecture du bâti ancien ; les socles, les prés et jardins familiaux délimitant les fronts urbains et leur approche devront être protégés.

III-233 - Les espaces agricoles et pastoraux à préserver

□ **Rappel du texte de loi :**

L'article L. 145-3-I du code de l'urbanisme dispose que : *les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières sont préservées. La nécessité de préserver ces terres s'apprécie au regard de leur rôle et de leur place dans les systèmes d'exploitation locaux. Sont également pris en compte leur situation par rapport au siège de l'exploitation, leur relief, leur pente et leur exposition.*

□ **Champ d'application :**

Les terres agricoles et pastorales à préserver sont :

- celles qui sont actuellement utilisées et nécessaires au fonctionnement des systèmes d'exploitation locaux : cultures céréalières, fourragères, légumières, fruitières, les espaces naturels à vocation pastorale comprenant les alpages ou estives et les zones de parcours ...;
- les terres dont l'abandon, par sa durée, n'a pas modifié leur vocation initiale et qui, en l'absence d'autre enjeu de développement économique, peuvent être remises en valeur moyennant quelques aménagements facilement réalisables (débroussailllements, labours profonds, taille de régénération d'arbres fruitiers ...).

Parmi les espaces cultivés, certains présentent des caractéristiques très affirmées sur le plan paysager, comme les grandes plaines des préalpes de Grasse et de la haute vallée de l'Estéron, les grands prés de fauche ceinturant les bourgs et villages, les olivaias en terrasse des vallées de la Roya, de la Bévéra et de l'Estéron, les terres alluvionnaires de la haute et moyenne vallée du Var et de la vallée de la Levensa.

❑ **Dispositions applicables :**

Les dispositions applicables aux terres agricoles situées dans les espaces, paysages et milieux les plus remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard figurent dans les paragraphes III-231 et III-232 précédents.

Outre ces dispositions, dans les autres terres agricoles et pastorales ne peuvent être admises que les constructions liées et nécessaires aux exploitations agricoles et pastorales ainsi que les constructions et équipements visés à l'article L 145-3-I.

Le changement d'affectation de terres agricoles peut être admis lorsque leur localisation représente un enjeu pour l'implantation d'habitat ou d'activités, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes.

III-234 - L'urbanisation nouvelle : continuité et hameaux ou groupes d'habitations nouveaux

❑ **Rappel du texte de loi : article L.145-3-III**

Sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées, l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.

Lorsque la commune est dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, ce document peut délimiter les hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants en continuité desquels il prévoit une extension de l'urbanisation, en prenant en compte les caractéristiques traditionnelles de l'habitat, les constructions implantées et l'existence de voies et réseaux.

Lorsque la commune n'est pas dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, la notion de hameaux et de groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants doit être interprétée en prenant en compte ces critères.

Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- a) *lorsque le schéma de cohérence territorial ou le plan local d'urbanisme comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, qu'une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante est compatible avec le respect des objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel prévus aux I et II ainsi qu'avec la protection contre les risques naturels ; l'étude est soumise, avant l'arrêt du projet de schéma ou de plan, à la commission départementale des sites dont l'avis est joint au dossier de l'enquête publique ; le plan local d'urbanisme ou la carte communale délimite alors les zones à urbaniser dans le respect des conclusions de cette étude ;*

- b) *en l'absence d'une telle étude, le plan local d'urbanisme ou la carte communale peut délimiter des hameaux ou des groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ou, à titre exceptionnel et après accord de la chambre d'agriculture et de la commission des sites, des zones d'urbanisation future de taille et de capacité d'accueil limitées, si le respect des dispositions prévues aux I et II ou la protection contre les risques naturels imposent une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante ;*
- c) *dans les communes ou parties de commune qui ne sont pas couvertes par un plan local d'urbanisme ou une carte communale, des constructions qui ne sont pas situées en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants peuvent être autorisées, dans les conditions définies au 4° de l'article L.111-1-2, si la commune ne subit pas de pression foncière due au développement démographique ou à la construction de résidences secondaires et si la dérogation envisagée est compatible avec les objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel prévus aux I et II.*

□ **Champ d'application :**

Les modalités d'application concernent l'article susvisé, à l'exception des a) et c) de son quatrième alinéa

L'urbanisation nouvelle est définie, à partir des perspectives de développement établies à l'échelle communale ou intercommunale et des capacités résiduelles des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.

- Cette urbanisation doit se réaliser en **continuité des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.**

La forme urbaine et l'inscription dans le site sont les éléments déterminants pour l'identification des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations ainsi que pour l'appréciation des possibilités d'extension en continuité.

Les villages caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard ont été identifiés, de même que les critères conduisant à identifier les hameaux et groupes de constructions traditionnelles caractéristiques (§ III-232 précédent).

- L'urbanisation nouvelle, lorsqu'elle ne peut être réalisée en continuité, pour les motifs précisés au b) du quatrième alinéa de l'article L.145-3.III précité, pourra s'effectuer sous forme de **hameaux ou de groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement** ou, à titre exceptionnel, de **zone d'urbanisation future** de taille et de capacité d'accueil limitées.

Un hameau est caractérisé par deux éléments essentiels :

- le regroupement des constructions constituant une forme urbaine d'aspect homogène ;
- une organisation cohérente des équipements.

Un hameau nouveau peut être constitué de constructions à usage divers : habitat, équipement, activités, et il peut inclure tout ou partie d'un secteur partiellement urbanisé.

Un hameau ou un groupe d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ou, à titre exceptionnel, une zone d'urbanisation future de taille et de capacité d'accueil limitées, peuvent être créés dans le cadre de l'alinéa b de l'article L.145-3-III précité lorsque :

- les objectifs de développement démographique ou économique communaux ne peuvent être satisfaits par les possibilités d'extension en continuité ;
- la nature ou la destination des constructions nécessaires aux besoins de développement clairement identifiés engendrerait une forme urbaine incompatible avec la nécessaire préservation des caractéristiques du village.

Pour répondre aux besoins de développement économique et résidentiel du Haut-Pays, les hameaux nouveaux peuvent, le cas échéant, être composés :

- de constructions à destination d'habitation individuelle pavillonnaire ;
- de constructions à destination d'activités, dès lors que celles-ci ne peuvent être réalisées en continuité des bourgs, villages ou hameaux ou encore pour des raisons fonctionnelles telles que les conditions d'accès, proximité des voies de communication, la forme bâtie ou la volumétrie des constructions, les exigences techniques inhérentes à certaines activités (exemple : filière bois), les risques ou nuisances qu'elles seraient susceptibles d'engendrer dans le voisinage de zones habitées.

□ **Dispositions applicables :**

- **La continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations**

- la continuité de l'urbanisation implique la proximité visuelle mais non la contiguïté des espaces bâtis. L'urbanisation en continuité peut intégrer des espaces non bâtis de faible dimension à l'échelle de l'unité urbaine considérée (parcs, cours d'eau, places, bosquets ...)
- les limites de la continuité sont établies à partir des protections existantes et des critères suivants :
 - critères physiques liés au terrain : reliefs, secteurs de forte déclivité, cours d'eau, vallons... ;
 - critères résultant de l'analyse du paysage et notamment :
 - ⇨ l'intérêt propre des paysages : protection des socles de villages, des secteurs à fort impact visuel, préservation de vues,
 - ⇨ l'impact qu'aurait l'urbanisation sur la structure du paysage et sur l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces naturels ;
- lorsqu'il existe à proximité des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations, des espaces partiellement urbanisés, leur urbanisation pourra être renforcée. Ce renforcement pourra permettre de favoriser la continuité avec ces pôles bâtis, si cela est compatible avec le respect des dispositions prévues au I et II de l'article L.145-3 et avec la protection contre les risques naturels.

- **Dispositions particulières applicables aux villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles caractéristiques**

L'extension en continuité des villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles caractéristiques est admise dans le cadre des dispositions énoncées dans le chap. III-232. Afin de sauvegarder leur forme urbaine et architecturale, l'extension en continuité de ces pôles bâtis ne sera possible que dans les espaces peu perçus des axes de vue principaux, révélateurs du bâti ancien, ou bien en respectant la continuité avec la morphologie et l'architecture du bâti ancien : toutefois, les socles, les prés et jardins familiaux délimitant les fronts urbains et leur approche devront être protégés.

Si l'extension en continuité est physiquement et paysagèrement impossible, l'extension de l'urbanisation devra être recherchée dans le cadre de hameaux ou de groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ou de zones d'urbanisation future de taille et de capacité d'accueil limitées.

- **Les hameaux et groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement**

Quelle que soit la destination des constructions, la création d'un hameau ou d'un groupe d'habitations nouveaux doit répondre aux exigences suivantes :

- dimensionnement compatible avec les besoins de développement ;
- prise en compte du paysage, initial ou créé, en garantissant la bonne insertion du projet dans le site ;
- constitution d'une forme d'urbanisation fondée sur le regroupement des constructions ;
- forme des constructions qui, par leur volume et leur aspect, respecte les caractéristiques locales ;
- homogénéité de l'aspect des constructions pour créer un ensemble urbain cohérent ;
- équipement du site adapté aux besoins de l'opération.

Dans les secteurs d'habitat pavillonnaire situés en discontinuité des bourgs, villages, hameaux ou groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, une urbanisation nouvelle est possible, dans le cas d'un ensemble significatif de constructions, lorsqu'elle :

- est compatible avec la préservation des terres agricoles, des espaces, paysages et milieux les plus remarquables et caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard, la protection contre les risques naturels ;
- permet d'obtenir une forme urbaine plus dense, correspondant aux critères de définition du hameau ou du groupe d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ;
- contribue à l'amélioration du cadre urbain et paysager.

- **Les zones d'urbanisation future**

Ces zones doivent être de taille et de capacité d'accueil limitées : elles peuvent accueillir des activités afin de permettre un développement équilibré à l'échelle d'unités géographiques telle qu'une vallée.

(Page blanche)

IV

L'APPLICATION DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ET LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

(Page blanche)

IV

L'APPLICATION DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ET LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

IV-1 - L'application des principes d'aménagement et d'urbanisme	136
IV-2 - La coopération des collectivités	137
IV-21 - La coopération intercommunale	
IV-22 - La coopération transfrontalière	
IV-3 - La maîtrise de l'aménagement	138
IV-4 - La maîtrise foncière	138
IV-5 - Les actions spécifiques	139
IV-51 - La gestion des risques naturels	
IV-52 - Les espaces naturels, agricoles et forestiers	
IV-53 - Les nouvelles technologies de l'information et de la communication	
IV-54 - La basse vallée du Var	
IV-55 - Les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis	
IV-56 - Les transports et les déplacements	
IV-57 - L'habitat	
IV-58 - Le Haut-Pays	
IV-6 - La politique contractuelle	143
IV-7 - En guise de conclusion : le pilotage de la DTA ...	143

Dans ce chapitre sont abordées les réponses apportées par la DTA des Alpes-Maritimes en application des principes d'aménagement et d'urbanisme définis à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme, puis les politiques au service de la mise en œuvre des objectifs et des orientations de la DTA.

IV-1 - L'APPLICATION DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

La loi du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains, a édicté trois principes qui s'appliquent, notamment, aux directives territoriales d'aménagement.

- 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.*

La DTA des Alpes-Maritimes préconise un scénario de développement durable, s'écartant des tendances qui ont conduit aux dysfonctionnements décrits dans la première partie "diagnostic".

Ainsi, à l'horizon de la directive, qui est d'une vingtaine d'années, et sur la base des hypothèses de croissance modérée énoncées dans le chapitre II-31 "Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs", les orientations de la DTA mettent l'accent sur un développement économique et urbain maîtrisé qui s'inscrit dans un territoire où les objectifs de protection des espaces naturels forestiers et agricoles ont un rôle à la fois environnemental et économique. La nécessité de cet équilibre entre développement et protection est accentuée, sur la Côte d'Azur, en raison de l'importance du tourisme.

- 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 transports et de la gestion des eaux.*

Les objectifs de mixité spatiale et sociale sont développés dans le chapitre II-32 : « Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux » qui traite des activités, de l'habitat et des déplacements urbains.

L'évaluation précise des « capacités de construction ou de réhabilitation » est du ressort des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme, mais on peut observer que les dispositions de la DTA sont compatibles avec un développement maîtrisé de la Bande Côtière dont plus de 40 % de la superficie - soit environ 47 000 hectares - sont urbanisés ou urbanisables, par restructuration ou extension de l'espace urbain actuel.

- 3°) *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.*

La gestion économe d'un espace devenu rare est le principe fondamental décliné dans la troisième partie de la DTA : « Les orientations », qui traite de la Bande Côtière, du Haut-Pays et des modalités d'application des dispositions particulières au littoral et à la zone de Montagne.

La priorité donnée aux transports collectifs contribuera à favoriser une utilisation optimale de l'espace urbain.

La prise en compte des risques naturels, des données écologiques et environnementales, la préservation des sites et paysages naturels et urbains, représentent l'un des trois objectifs majeurs de la directive traitée dans le chapitre précédent II-2 : « Préserver et valoriser l'environnement ».

IV-2 - LA COOPERATION DES COLLECTIVITES

IV-21 - La coopération intercommunale

La mise en œuvre des orientations d'aménagement et de développement durable du territoire implique une coopération intercommunale approfondie.

Une approche coordonnée des dispositifs d'actions dans les domaines des activités économiques, de l'habitat, de la protection de l'environnement et des transports doit permettre de construire des projets cohérents et de contractualiser avec l'ensemble des collectivités publiques concernées.

Cette approche s'exercera dans le cadre de la loi relative à l'organisation urbaine et à la simplification de la coopération intercommunale à l'échelle de communautés d'agglomérations et de communautés de communes, dont les périmètres seront définis de manière à assurer la cohérence des projets.

De ce point de vue, alors que les outils d'aménagement tels qu'un établissement public foncier ou une agence d'urbanisme doivent couvrir l'ensemble de l'agglomération azurienne, l'efficacité de l'action intercommunale plaide pour la constitution de plusieurs agglomérations, dans la Bande Côtière, organisées autour des grandes villes désignées, de longue date, par les schémas directeurs : Grasse, Cannes, Antibes, Nice et Menton. Ces agglomérations devraient faciliter la prise en compte des orientations concernant les secteurs stratégiques.

Dans le Haut-Pays, la coopération intercommunale est fortement dépendante des caractéristiques géographiques : elle pourra s'exercer dans le cadre de "pays" au sens de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire ; les communautés de communes devraient également faciliter l'établissement de projets à l'échelle, notamment, des principales vallées.

IV-22 - La coopération transfrontalière

La position frontalière des Alpes-Maritimes implique des réflexions spécifiques portant sur des territoires situés de part et d'autre de la frontière avec l'Italie ainsi qu'avec la principauté monégasque.

Les périmètres de ces territoires varient en fonction de l'échelle des questions abordées parmi lesquelles l'harmonisation des politiques de transports et la gestion des services publics locaux revêtent une importance particulière.

Dans le domaine de la coopération transfrontalière, les services déconcentrés de l'Etat ont pour mission de favoriser les initiatives prises par les collectivités territoriales et, notamment, de permettre la mise en œuvre de projets au bénéfice des populations des bassins concernés ainsi que de faciliter l'information réciproque des collectivités de ces bassins sur les diagnostics et orientations concernant l'aménagement des territoires.

Par ailleurs, l'université doit jouer un rôle majeur dans la coopération transfrontalière : elle encouragera l'apprentissage des langues, l'harmonisation des programmes, les échanges scolaires et les formations franco-italiennes dans les domaines d'intérêt commun.

IV-3 - LA MAITRISE DE L'AMENAGEMENT

La mise en œuvre des orientations de la DTA, des schémas directeurs en cours de révision et des futurs schémas de cohérence territoriale, doit s'appuyer sur une réflexion permanente sur l'aménagement du territoire afin d'aider les décideurs à ajuster et à coordonner leurs actions.

La cohérence de ces actions et tout particulièrement la cohérence entre l'urbanisme et les transports d'une part, entre l'habitat, les activités et les équipements d'autre part, ne peut s'apprécier qu'à des échelles intercommunales :

- le long d'axes définis par leurs fonctions de transport (voie ferrée, site propre de transport collectif, route nouvelle) ou de loisirs ("axes bleus" des rivières identifiés dans le "Plan départemental des paysages") ;
- dans des "bassins" où l'habitat et l'emploi s'organisent de façon relativement homogène.

Par ailleurs, les efforts de l'Etat et des collectivités territoriales doivent être conjugués afin d'assurer une observation continue du territoire et une évaluation des actions entreprises au regard des objectifs initiaux.

Une agence d'urbanisme, dont le statut d'association permet la participation des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et des principaux partenaires institutionnels en matière d'aménagement du territoire, notamment les chambres consulaires, représente un outil adapté au problème posé. On peut observer que cette agence d'urbanisme a été préfigurée dans les Alpes-Maritimes par la création en 1997 de l'agence des déplacements ; elle aura vocation à reprendre les missions de cette dernière.

IV-4 - LA MAITRISE FONCIERE

La question foncière est considérée par tous les acteurs de l'aménagement comme fondamentale en raison de la rareté et du coût des terrains urbanisables et de la complexité des projets de restructuration urbaine.

L'établissement public foncier Provence-Alpes-Côte d'Azur devra permettre d'assurer la mise en œuvre d'une stratégie d'acquisition foncière sur les moyen et long termes, sur la base des trois objectifs qui lui sont assignés :

- le renouvellement urbain et la politique de la ville ;
- la protection des espaces agricoles et naturels remarquables (en liaison avec le Conservatoire du littoral et la SAFER) ;
- la requalification économique des territoires (friches et pôles industriels).

IV-5 - LES ACTIONS SPECIFIQUES

Ce chapitre aborde brièvement les politiques d'accompagnement des principales orientations de la directive territoriale d'aménagement.

IV-51 - La gestion des risques naturels

La gestion des risques naturels est prise en compte pour l'essentiel dans les plans de prévention des risques naturels (PPR).

Le programme envisagé prévoit la réalisation d'ici 2005 de PPR concernant 91 communes et couvrant l'ensemble des territoires où les risques sont les plus importants :

- en matière d'inondation, les PPR concernant les risques des bassins du Var, du Loup et de la Cagne s'ajouteront à ceux qui ont déjà été établis dans les basses vallées de la Siagne, de la Brague et dans la vallée des Paillons ;
- en matière de risques d'incendies de forêts, le programme prévoit la mise en œuvre de plans concernant en priorité la Bande Côtière : secteurs de l'Estérel et du Tanneron, moyen pays de Grasse et de Vence, côteaux du Var, Riviera et pays mentonnais ;
- en matière de mouvements de terrains, les secteurs prioritaires évidemment liés à la topographie et à la géologie, concernent sur la Bande Côtière, les versants des Baous, le pays niçois, la Riviera et le Mentonnais et, dans le Haut-Pays, la Vésubie, la haute Tinée et le moyen Var.

Dans le cas des risques d'inondation, des syndicats intercommunaux doivent permettre d'assurer une gestion dynamique des rivières et leur entretien régulier. La prévention s'appuiera sur des systèmes de surveillance et d'alerte.

IV-52 - Les espaces naturels, agricoles et forestiers

La protection et la gestion des espaces naturels les plus remarquables au sens de la "loi littoral", identifiés dans la présente directive, font l'objet d'interventions de la part du conservatoire du littoral qui se sont intensifiées ces dernières années : elles concernent principalement le massif de l'Estérel à Théoule-sur-Mer et le massif de la Croix des Gardes à Cannes. Cette politique d'acquisition doit se poursuivre car la majeure partie de ces espaces, qui représentent plus de 6 200 hectares entre Théoule et Menton, ont vocation à être maîtrisés par les collectivités locales en vue de leur ouverture au public.

Cette vocation concerne également la plupart des espaces naturels et forestiers interstitiels ou périurbains des agglomérations de la Bande Côtière où les collectivités territoriales tendent à créer, pour les citoyens et les touristes, un maillage d'espaces de loisirs et de détente.

Les espaces présentant un intérêt particulier sur le plan écologique feront l'objet de gestion conservatoire dans le cadre notamment de contrats d'objectifs en application de la directive Habitat.

En ce qui concerne les espaces agricoles et forestiers préservés, leur destination doit être stable, à l'horizon de la DTA, afin que les activités agricoles et sylvicoles puissent effectivement se maintenir. Les différents moyens réglementaires disponibles (zones agricoles protégées, forêts de protection, droit de préemption, contrôles des défrichements) seront utilisés, pour assurer la protection de ces espaces. En accompagnement de ces démarches, des contrats territoriaux d'exploitation pourront être signés avec les agriculteurs concernés.

IV-53 - Les nouvelles technologies de l'information et de la communication

Afin de concrétiser l'objectif consistant à faire des Alpes-Maritimes, un site "de communication avancée", il convient de mobiliser les moyens des collectivités et organismes concernés, pour assurer :

- une information systématique des élus locaux et des membres des compagnies consulaires ;
- la formation des agents des collectivités territoriales ;
- la mise en place d'une politique volontariste par toutes les administrations et services para-administratifs.

IV-54 - La basse vallée du Var

Dans la basse vallée du Var, les actions à engager concernent le fleuve d'une part, l'aménagement de la plaine d'autre part.

En ce qui concerne le fleuve, des travaux portant sur les ouvrages (digues, seuils) doivent être réalisés à court terme afin de mettre en sécurité les zones urbanisées susceptibles d'être inondées en cas de crues centennales, c'est-à-dire le delta du Var en rive droite et rive gauche ainsi que les zones d'activités de Saint-Laurent-du-Var et de Carros-Le Broc. Ces travaux doivent correspondre à des orientations techniques cohérentes avec l'aménagement progressif du fleuve et avec l'exigence de sécurité publique. Il s'agit en particulier des travaux de confortement des seuils (n° 4, 7 et 16) et des pieds de digue ainsi que des travaux d'essartage de la forêt alluviale et d'arasement de la couche de limon sur toute la largeur en amont des seuils.

Au-delà de ces actions à engager à court terme et dans le cadre des orientations du schéma d'aménagement et de gestion des eaux en cours d'élaboration, il conviendra d'assurer la pérennité de l'entretien du lit du fleuve et des ouvrages de protection. A cet effet, devra être créée une structure de gestion à laquelle participeront les collectivités concernées par l'aménagement de la basse vallée du Var. Cette structure réalisera les études et mettra en place les observations indispensables afin d'appréhender l'évolution du fleuve à l'horizon de plusieurs décennies. Elle entreprendra également les actions et travaux nécessaires pour ramener le fleuve à un écoulement plus naturel. Par ailleurs un « comité d'experts" a été mis en place.

L'aménagement de la plaine, sur la base des orientations exprimées dans la DTA et dans le schéma directeur de l'agglomération de Nice, devrait faire l'objet d'un schéma de secteur, au sens de l'article L 122-1 du code de l'urbanisme afin d'affirmer et de préciser la cohérence d'ensemble de l'aménagement de cet espace qui touche le territoire des vingt communes membres de la commission locale de l'eau.

L'aménagement de la plaine prendra notamment en compte le plan de prévention du risque d'inondation qui doit être élaboré par l'Etat pour l'ensemble de la basse vallée du Var et qui définira la cartographie des risques et les prescriptions s'imposant aux futures occupations et utilisations des sols. La mise en place d'un système d'alerte s'avère également indispensable pour prévenir les risques liés à des crues exceptionnelles.

La RN 202 bis s'intègre dans la stratégie d'aménagement générale du fleuve ; en particulier le tronçon Carros-Saint-Martin-du-Var prendra en compte, si nécessaire, les décisions d'aménagement du fleuve actées au moment de son lancement.

IV-55 - Les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis

La maîtrise foncière des extensions du parc d'activités sera assurée par la création d'une zone d'aménagement différé.

Sous la maîtrise d'ouvrage des collectivités compétentes, les études concernant les extensions du parc d'activités seront précisées afin de disposer d'un projet global répondant aux orientations de la présente directive. Ce projet permettra d'établir une programmation des équipements à mettre en œuvre et l'ordre de priorité des actions à engager. Il servira de cadre pour les décisions des collectivités et pour l'élaboration des zones d'aménagement concertées.

IV-56 - Les transports et les déplacements

Les études liées à la desserte des Alpes-Maritimes par le TGV, ont été initiées par décision du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en date du 15/12/1998 et sont actuellement en cours, en vue d'engager un débat public.

L'orientation en faveur des transports en commun se traduira, en termes d'investissement, notamment dans les contrats de plan. Cependant, l'efficacité de l'armature de transports proposée dépend, en premier lieu, de la coordination des nombreux acteurs concernés : Etat, Région, Département, Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU), Réseau Ferré de France, Société Nationale des Chemins de Fer, syndicat mixte Méditerranée-Alpes (SYMA), Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice - Côte d'Azur.

La question de l'organisation future paraît décisive. Dans un premier temps, il apparaît nécessaire de coordonner les AOTU, mais aussi de procéder à des regroupements, l'objectif à terme étant de disposer d'une seule structure à l'échelle de la Bande Côtière.

Enfin le développement des transports en commun impose la réalisation des actions de coordination énoncées dans les objectifs (cf. II-323, page 57) qui prévoient notamment l'interconnexion des réseaux, l'amélioration de l'accessibilité des gares et la création de parcs relais. A cet effet, les plans de déplacements urbains (PDU) seront actualisés pour mettre en œuvre les orientations de la DTA.

En ce qui concerne le dispositif routier mentionné au II-114 (contournement nord de Nice et principe d'une liaison Est-Ouest), l'étude globale prévue permettra d'engager un débat public dans les meilleurs délais (la commission nationale du débat public devrait être saisie avant fin 2003) afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme.

Une étude sera engagée ultérieurement, entre Antibes et le département du Var, afin de tenir compte de l'évolution des déplacements dans ce secteur et de déterminer l'ensemble des solutions techniques les plus appropriées à apporter pour pallier l'insuffisance éventuelle des capacités de transport.

IV-57 - L'habitat

Dans l'attente de la création de communautés d'agglomération, les périmètres de bassins d'habitat, définis en application de la loi de lutte contre les exclusions, constituent des territoires pertinents pour exprimer une politique de l'habitat.

Les conférences intercommunales animant cette réflexion favoriseront l'élaboration de programmes locaux de l'habitat (PLH) intercommunaux.

Sur un plan opérationnel, l'ensemble des acteurs publics en charge des diverses politiques urbaines (Urbanisme - Habitat - Transport) devront engager des réflexions communes afin de revitaliser certains quartiers (Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat - OPAH -, Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce - FISAC ...) ou de manière plus ambitieuse lancer des opérations de renouvellement urbain intégrant des interventions lourdes de restructuration de quartier. Dans ce contexte, l'intervention de l'opérateur foncier, évoqué précédemment, apparaît indispensable.

IV-58 - Le Haut-Pays

La redynamisation du Haut-Pays est un objectif majeur qui implique la coordination des décideurs dans le domaine de l'aménagement du territoire et des acteurs socio-économiques concernés. Cette action doit conduire à la définition de projets établis à l'échelle de territoires d'une taille adaptée aux objectifs à atteindre et à la mise en œuvre des moyens nécessaires.

Les projets locaux répondant aux objectifs de maintien des emplois dans le Haut-Pays et de préservation du patrimoine montagnard seront prioritairement aidés.

L'établissement public du parc national du Mercantour peut contribuer au développement économique et touristique durable dans le cadre d'un projet de territoire s'appuyant sur des démarches conventionnelles avec les collectivités locales concernées. Ce projet répondrait à trois grandes orientations :

- contribuer à la connaissance, à la gestion et à la restauration du patrimoine naturel et culturel ainsi que des paysages du parc national du Mercantour ;
- contribuer à la mise à disposition du public du patrimoine naturel, culturel et paysager du parc national du Mercantour ;
- contribuer au développement durable en zone périphérique du parc national du Mercantour. Dans ce domaine, en cohérence avec les orientations de la présente directive, il conviendra de promouvoir un tourisme lié à la découverte du patrimoine naturel et culturel et de contribuer au maintien du pastoralisme et d'une agriculture de qualité, de conforter la filière bois.

Dans le domaine du tourisme, les principales actions concernent :

- l'aide à la réhabilitation de l'immobilier de loisir, principalement dans les stations qui peuvent viser une clientèle nationale et internationale ;
- l'assistance à la gestion des stations à clientèle locale afin d'optimiser la saison hivernale et de diversifier les activités en saison estivale ;
- la promotion du tourisme vert en général et de pôles d'excellence tels que la randonnée pédestre ;
- le développement de l'hébergement par la requalification du parc de gîtes, du bâti ancien dans des villages de caractère, l'identification d'hôtels ruraux de qualité...

Les activités agricoles et, en particulier, **le pastoralisme** seront favorisés par :

- les contrats territoriaux d'exploitation contractés sur la base d'objectifs opérationnels contribuant à la valorisation des surfaces en herbe, le maintien de la biodiversité, la gestion des paysages et la prévention des risques ;
- la généralisation des conventions pluriannuelles de pâturage et le recours à des analyses pastorales sectorielles qui permettront d'assurer une gestion durable de ces espaces ;
- en liaison avec le statut de protection du loup, la mise en place d'un dispositif dont le but est d'indemniser les dommages directs et indirects liés à la présence de cette espèce ;
- l'information des collectivités locales sur les outils réglementaires mis à leur disposition pour l'aménagement de leur territoire foncier agricole.

La filière bois : les ressources sont de qualité et la récolte de bois pourrait être doublée sans difficulté majeure pour atteindre 100 000 m³/an. Cependant, la compétitivité économique des exploitations doit être améliorée ; la disparition, dans les Alpes-Maritimes, des entreprises de première transformation stopperait pratiquement toute mobilisation de bois dans les vallées.

Les évolutions concernent plusieurs domaines :

- techniques : diversifier les modes d'exploitation, et le transport des bois, améliorer l'accès aux massifs forestiers, (à cet effet, un schéma de desserte des forêts de production sera élaboré),
- financiers pour inciter à la mobilisation,
- organisationnels : diversifier les modes de commercialisation (contrats d'approvisionnement, vente de bois façonné en bord de route ...).

Les orientations de redynamisation du Haut-Pays ont, d'ores et déjà, été concrétisées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région et de cinq "contrats-montagne" qui intéressent la quasi totalité du Haut-Pays et qui ont vocation à se poursuivre en "contrats de pays". A ce dispositif s'ajoutent les programmes européens.

IV-6 - LA POLITIQUE CONTRACTUELLE

Sur la base des instructions données par le Premier Ministre, le 31 juillet 1998, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1998 a fixé aux contrats de plan Etat-Régions trois objectifs principaux : l'emploi, la solidarité et le développement durable.

La présente directive, par les orientations pour un développement durable des Alpes-Maritimes qu'elle énonce, représente ainsi un cadre de référence pour l'évaluation des projets et programmes du plan.

Au niveau européen, la qualité de cette référence constituera un atout important pour l'élaboration des documents uniques de programmation communautaires (DOCUP). Enfin, à l'échelle de territoires plus réduits, la déclinaison des orientations de la DTA servira de cadre pour l'établissement des contrats d'agglomération et de pays, les contrats de villes actuels représentent l'axe de cohésion sociale et territoriale ayant vocation à s'intégrer dans les contrats ultérieurs d'agglomération.

IV-7 - EN GUISE DE CONCLUSION : LE PILOTAGE DE LA DTA

La directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes représente une étape importante dans le processus d'aménagement du département.

Cette étape est concrétisée par un décret en Conseil d'Etat.

Mais la réflexion qui a conduit à cette directive ne peut évidemment pas s'interrompre. D'une part, et comme cela a été évoqué dans cette dernière partie, la mise en œuvre de la DTA s'inscrit dans un ensemble complexe de décisions et d'actions de tous les acteurs concernés par l'aménagement et le développement du territoire. D'autre part, la DTA constitue un outil pour les actions de l'Etat dont l'utilisation implique un pilotage, une actualisation et une évaluation permanentes afin de tenir compte des évolutions politiques, juridiques et économiques, des études techniques et des réflexions complémentaires indispensables pour préciser comment atteindre les objectifs retenus.

(Page blanche)

ANNEXE

Personnes publiques associées à l'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes (article L 111-1-1 du code de l'urbanisme)

- Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil général des Alpes-Maritimes
- Ville de Grasse
- Ville de Nice
- Ville d'Antibes
- Ville de Cannes
- Ville du Cannet
- Ville de Cagnes-sur-Mer
- Ville de Menton
- Ville de Saint-Laurent-du-Var
- Ville de Vallauris
- Comité de Massif des Alpes du Sud
- Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Nice
- Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Grasse-Cannes-Antibes
- Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Menton
- Syndicat intercommunal de Valberg
- Syndicat intercommunal interdépartemental du pays de la Haute-Siagne
- Syndicat intercommunal du pays d'accueil Provence 06
- Syndicat intercommunal de la vallée du Loup
- Communauté de communes du moyen pays provençal
- Communauté de communes des Coteaux d'Azur
- Communauté de communes Cians-Var
- Communauté de communes de la vallée de l'Estéron
- Communauté de communes de la Tinée
- Communauté de communes du canton de Saint-Auban
- Communauté de communes "stations du Mercantour"
- Syndicat intercommunal des transports en commun Grasse-Antibes
- Syndicat intercommunal des transports publics Cannes-Le Cannet
- Syndicat intercommunal des transports collectifs (Bus-Var-Mer)
- Syndicat intercommunal à vocation multiple Estérel-Croix-des-Gardes-Bréguières
- Syndicat intercommunal à vocation multiple du pays vençois.