

## III.2 - La politique d'aménagement du territoire

### III.2.1 - La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)

La DTA des Alpes-Maritimes, approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003, fixe les orientations fondamentales et les principaux objectifs de l'Etat en matière d'aménagement, de grandes infrastructures de transport, de localisation des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages, ainsi que les modalités d'application des lois « littoral » et « montagne ».

Les objectifs généraux 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 pôles 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 orientations concernent l'ensemble du département : Bande Côtière et Haut-Pays, entités géographiques définies dans le diagnostic de la DTA. Dans la Bande Côtière, qui englobe l'aire d'étude, 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 de Montagne.

La principale caractéristique de l'espace aménageable de la Bande Côtière est sa rareté due aux contraintes géographiques et à une occupation diffuse de l'espace. Le développement modéré attendu 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 ;
  - 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.

Les dispositions qui précisent les modalités d'application de la « loi Littoral » et de la « loi Montagne » sont directement opposables aux autorisations d'occupation du sol.

La DTA doit permettre une meilleure cohérence des politiques conduites par l'Etat et assurer une meilleure prise en compte des orientations nationales dans la planification locale.

### III.2.2 - Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)

D'après le service SAUO de la DDE des Alpes-Maritimes, cinq périmètres de SCOT sont concernés par la zone d'étude en mars 2004 :

- SCOT de l'agglomération de Grasse – Cannes : il sera élaboré par un syndicat mixte regroupant la communauté d'agglomération Pôle Azur Provence (5 communes) et 11 communes isolées.
- SCOT de l'agglomération de Sophia-Antipolis : son élaboration sera effectivement engagée par la communauté d'agglomération début 2005.
- SCOT de l'agglomération de Nice-Côte d'Azur : il sera établi par un syndicat mixte regroupant la Communauté d'Agglomération Nice-Côte d'Azur (CANCA), une communauté de communes et deux communes isolées.
- SCOT du Pays des Paillons : il est constitué de la communauté de communes des Paillons.
- SCOT de Menton et de la Riviera : il sera établi par la Communauté d'agglomération Riviera française et 6 communes isolées. Le périmètre existe, mais le syndicat mixte n'est pour l'instant pas créé.

Les 5 périmètres de SCOT ont été prescrits en 2003 et 2004.

### III.2.3 - Les Plans d'Occupation des Sols / Plans Locaux d'Urbanisme

La zone d'étude recoupe le territoire de 23 communes. Le tableau ci-après, fourni par la DDE des Alpes-Maritimes en avril 2004, présente une vision synthétique de l'avancement des documents d'urbanisme :

COMMUNES	DATE D'APPROBATION DU POS
Antibes	pas de POS sur la majeure partie du territoire
Vallauris	17/02/00 (POS partiel)
Valbonne	07/12/92 et 27/01/95
Biot	28/06/00 et 06/06/79
Villeneuve-Loubet	pas de POS sur la majeure partie du territoire
La Colle-sur-Loup	21/03/02
Saint-Paul	01/03/99
Cagnes-sur-Mer	24/10/01
Saint-Laurent-du-Var	30/05/79 et 30/08/89
La Gaude	31/05/95 et 16/12/99
Nice	29/09/00
Colomars	26/07/01
Aspremont	13/09/96
Falicon	15/11/01
Saint-André-de-la-Roche	22/11/84
Tourette-Levens	03/06/87
Cantaron*	22/02/02
Drap*	08/06/94
La Trinité	17/11/00
Eze	28/03/02
Peille	17/06/94
Peillon	20/07/97
La Turbie	11/03/82 et 07/07/86

\*Communes concernées à ce jour par un schéma directeur (situation juridique qui est susceptible d'évoluer rapidement : caducité du schéma).

#### **Avertissement :**

La Carte n°6 Plan d'Occupation des Sols a été élaborée à partir de données obtenues auprès du CRIGE<sup>7</sup>. Les informations de base proviennent de la Direction Régionale de l'Équipement PACA. La date de mise à jour annoncée est le 19 février 2004.

Ces cartes ont l'avantage, à ce stade d'étude (études préliminaires), de donner une idée globale de **l'occupation des sols actuelle et future** par grandes catégories (« POS Généralisés »).

**Toutefois, nous attirons l'attention du lecteur sur les précautions à prendre** en ce qui concerne la précision de ces données et leur interprétation : ces cartes ne présentent pas l'occupation des sols en tant que telle, et ne correspondent pas toujours aux documents d'urbanisme en vigueur, ces derniers étant par essence amenés à évoluer fréquemment (modifications ou révisions de POS / PLU). Pour certaines communes, dont le POS / PLU a été annulé (Antibes par exemple), nous avons préféré garder l'information antérieure, qui, même si elle ne correspond plus aux documents d'urbanisme, a au moins le mérite de donner une vision globale du territoire correspondant.

La zone d'étude est caractérisée par l'importance de l'urbanisation, dense sur le littoral, plus diffuse sur les hauteurs.

Dans la partie ouest de la zone d'étude, en rive droite du Var, s'ajoute à la conurbation littorale, un axe Cagnes-sur-Mer, la Colle-sur-loup, Saint-Paul, Vence où l'urbanisation continue domine.

A l'est du Var, l'extension de l'agglomération niçoise s'effectue principalement sur les communes qui la jouxtent au nord, les reliefs en limitant toutefois le développement, ainsi que sur celles établies dans les vallées des Paillons où là aussi, une urbanisation continue s'étale jusqu'à Contes et la Grave-de-Peille, respectivement situées dans les vallées du Paillon de Contes et du Paillon de l'Escarène.

#### **III.2.4 - Les modalités d'application de la « loi Littoral »**

Les communes d'Antibes, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Nice, Eze et La Turbie, riveraines de mer, sont considérées comme des communes littorales au titre de l'article L. 321-2 du Code de l'Environnement.

L'article L. 321-1 du Code de l'Environnement prévoit dans l'espace littoral une politique visant entre autres à la **protection des équilibres biologiques et écologiques**. Notons que la politique vise parallèlement à maintenir ou développer dans la zone littorale des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

La loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 dite loi « littoral » est relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

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

- Les protections des **coupures d'urbanisation** au titre de l'article L. 146-2 du Code de l'Urbanisme visant à limiter le processus d'urbanisation linéaire ;
- 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 ;
- 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.

#### L'Article L. 146-2 du Code de l'Urbanisme :

*« Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :*

- *de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 146-6 ;*
- *de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;*
- *des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.*

*Dans les espaces urbanisés, ces dispositions ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes.*

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

Les atteintes aux rivages de la mer et au Domaine Public Maritime (DPM) en général sont strictement encadrées. L'article L. 146-4 du Code de l'Urbanisme prévoit également **qu'en dehors des espaces urbanisés**, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de 100 mètres (bande éventuellement élargie par le PLU).

#### L'Article L. 146-6 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 lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et 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.*

*Toutefois, 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 précitée.*

*Le plan local d'urbanisme doit classer en espaces boisés, au titre de l'article L. 130-1 du présent code, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après consultation de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites. »*

Les espaces remarquables de la loi littoral (cf. II.3.3) doivent absolument être préservés. Pour le projet de contournement de Nice, cela conduira à rechercher, soit des tracés d'évitement, soit des solutions de franchissement souterrain de ces espaces.

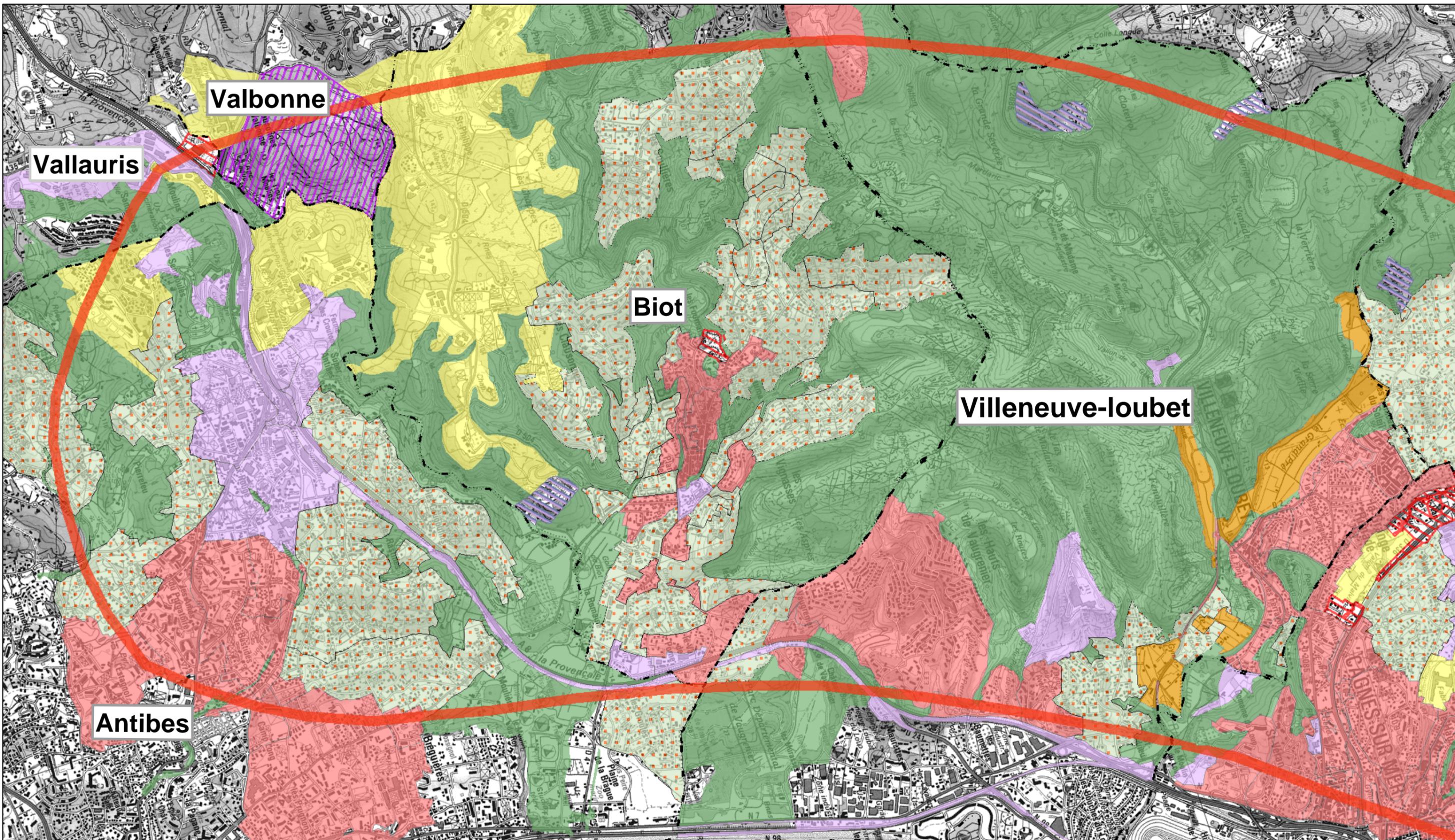
<sup>7</sup> Centre Régional de l'Information Géographique  
Scetauroute – Département Environnement

L'article L. 146-7 du Code de l'Urbanisme :

Il prévoit que **les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2000 m du rivage**, et que les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer. Pour déroger à ces interdictions, il faut justifier de **contraintes liées à la configuration des lieux**.

En ce qui concerne le projet de contournement de Nice, il est possible que sa connexion sur l'autoroute A8 existante soit concernée par cet article. En effet, le tracé de l'autoroute A8 est localement situé à moins de 2000 m du rivage.

## **Carte n°6 : Plan d'Occupation des Sols**



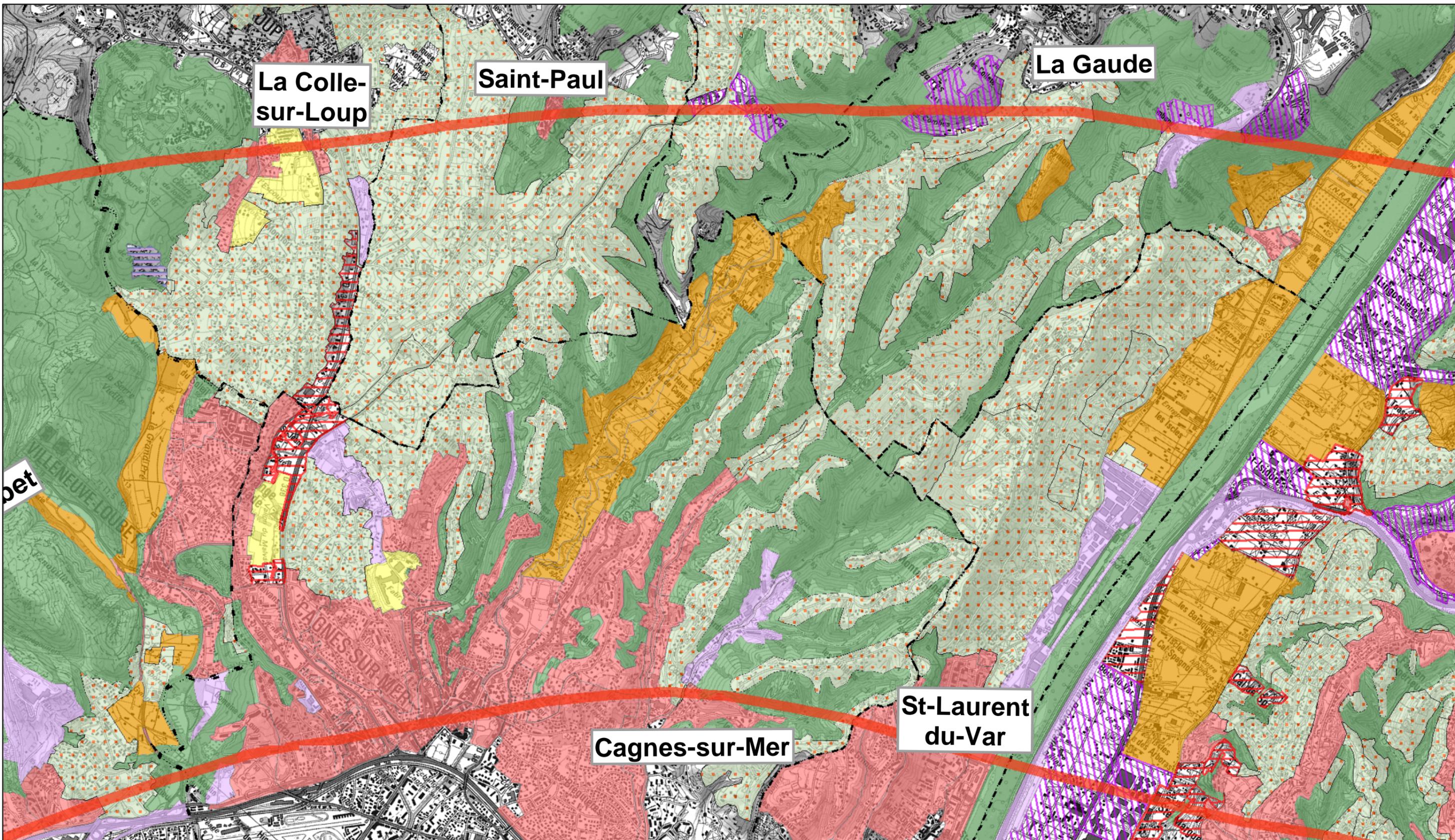
**LEGENDE**

 ZONE D'ACTIVITES	 ZONE D'HABITATION	 ZONE NATURELLE NON CONSTRUCTIBLE
 ZONE D'URBANISATION FUTURE AVEC VOCATION D'ACTIVITES	 ZONE D'URBANISATION FUTURE	 ZONE NATURELLE CONSTRUCTIBLE
 CARRIERE	 ZONE AGRICOLE	 ZONE D'ETUDE
	 ZAC	 COMMUNE

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

<b>CONTOURNEMENT DE NICE</b>	DDE ALPES-MARITIMES	
<b>PLAN D'OCCUPATION DES SOLS</b>	Planche 1	

Scan25 IGN©PARIS 2001® Reproduction interdite

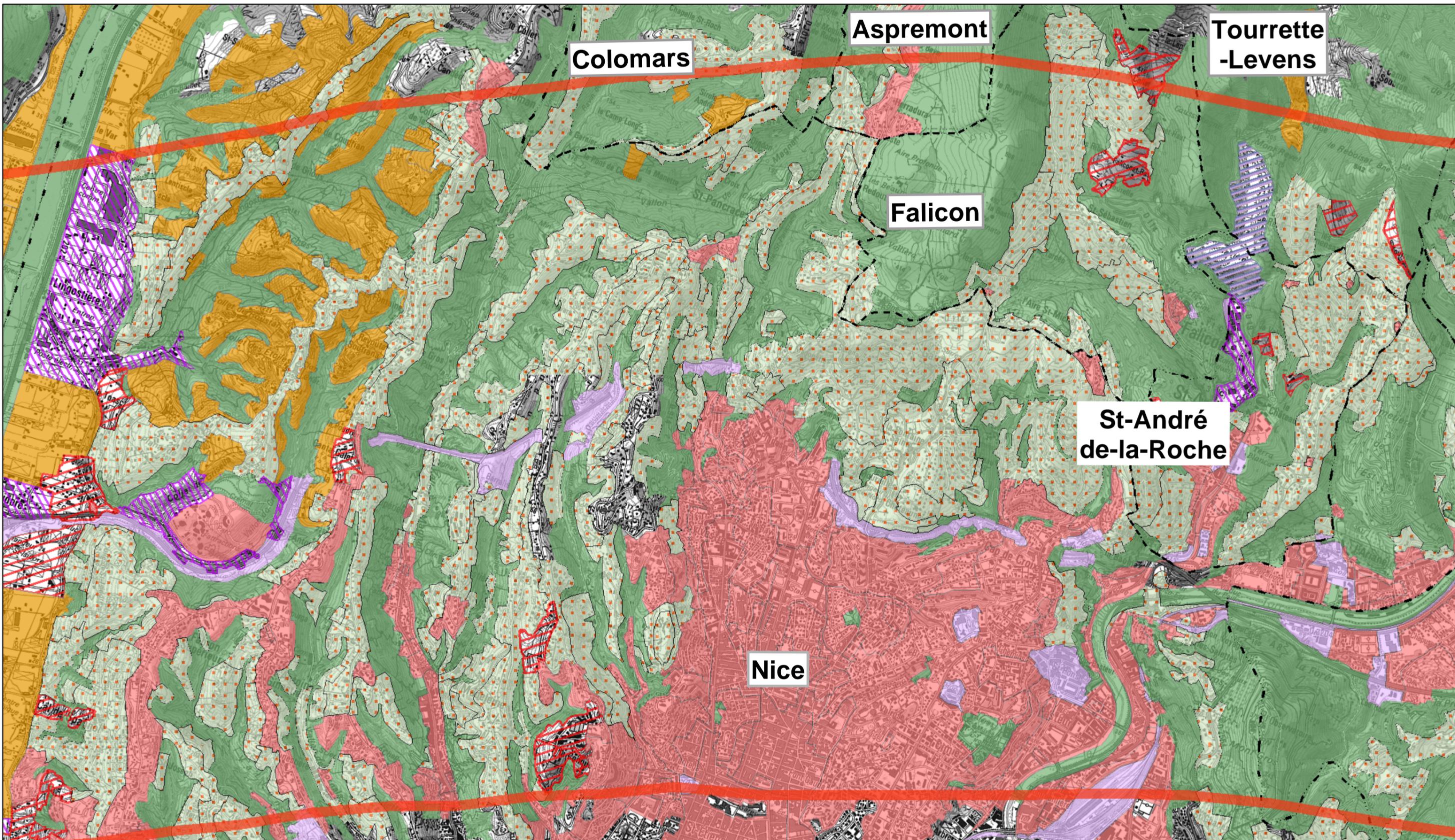


**LEGENDE**

- ZONE D'ACTIVITES
- ZONE D'HABITATION
- ZONE NATURELLE NON CONSTRUCTIBLE
- ZONE D'URBANISATION FUTURE AVEC VOCATION D'ACTIVITES
- ZONE AGRICOLE
- ZAC
- ZONE D'URBANISATION FUTURE
- ZONE NATURELLE CONSTRUCTIBLE
- ZONE D'ETUDE
- COMMUNE

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

<b>CONTOURNEMENT DE NICE</b>	DDE ALPES-MARITIMES	
<b>PLAN D'OCCUPATION DES SOLS</b>	Planche 2	
Scan25 IGN@PARIS 2001® Reproduction interdite		



Colomars

Aspremont

Tourrette  
-Levens

Falicon

St-André  
de-la-Roche

Nice

**LEGENDE**

- ZONE D'ACTIVITES
- ZONE D'HABITATION
- ZONE NATURELLE NON CONSTRUCTIBLE
- ZONE D'URBANISATION FUTURE AVEC VOCATION D'ACTIVITES
- ZONE D'URBANISATION FUTURE
- ZONE NATURELLE CONSTRUCTIBLE
- CARRIERE
- ZONE AGRICOLE
- ZONE D'ETUDE
- ZAC
- COMMUNE

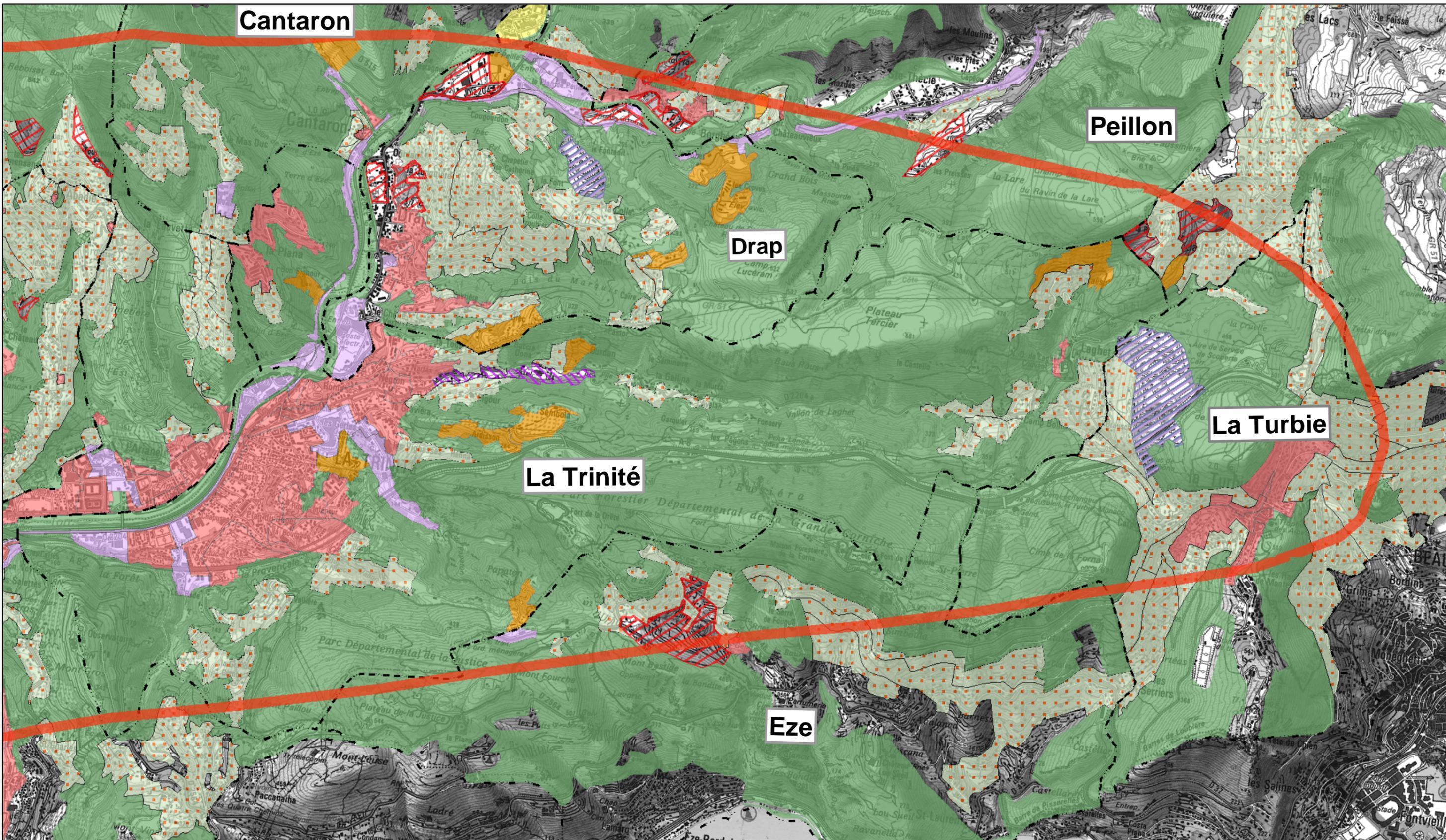
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

**CONTOURNEMENT DE NICE** DDE ALPES-MARITIMES

**PLAN D'OCCUPATION DES SOLS** Planche 3

Scan25 IGN@PARIS 2001® Reproduction interdite





**Cantaron**

**Peillon**

**Drap**

**La Turbie**

**La Trinité**

**Eze**

**LEGENDE**

- ZONE D'ACTIVITES
- ZONE D'HABITATION
- ZONE NATURELLE NON CONSTRUCTIBLE
- ZONE D'URBANISATION FUTURE
- ZONE NATURELLE CONSTRUCTIBLE
- ZONE D'URBANISATION FUTURE AVEC VOCATION D'ACTIVITES
- ZONE AGRICOLE
- ZAC
- CARRIERE
- ZONE D'ETUDE
- COMMUNE

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	05/03/04	Etablissement du plan	DL	YT	DL	---	1/25.000
2	23/04/04	Prise en compte des remarques	DL	YT	NJ	Département Environnement	

**CONTOURNEMENT DE NICE** DDE ALPES-MARITIMES

**PLAN D'OCCUPATION DES SOLS** Planche 4

Scan25 IGN©PARIS 2001© Reproduction interdite



### III.2.5 - La Convention alpine

#### La Convention alpine :

La Convention alpine a été signée par l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie, le Liechtenstein, la Suisse, la Slovénie, et la Communauté économique européenne à Salzbourg le 7 novembre 1991, et ratifiée par la France par décret du 20 mai 1996. Elle trouve son origine dans les constats suivants :

- les Alpes constituent **l'un des plus grands espaces naturels d'un seul tenant** en Europe et un cadre de vie, un espace économique, culturel et récréatif au cœur de l'Europe, se distinguant par sa nature, sa culture et son histoire spécifiques et variées, auquel participent de nombreux peuples et pays ;
- les Alpes sont **un cadre de vie et un espace économique** pour la population qui y habite, et elles revêtent également une importance particulière pour les régions extra-alpines, notamment comme support de voies de communications essentielles ;
- les Alpes sont **un habitat et un refuge indispensables pour nombre d'espèces animales et végétales** menacées ;
- les différentes réglementations juridiques, les facteurs naturels, les établissements humains, l'agriculture et la sylviculture, l'état de développement de l'économie, de la densité du trafic ainsi que du type et de l'intensité de l'exploitation touristique sont **hétérogènes** dans l'espace alpin ;
- l'espace alpin et ses fonctions écologiques sont de plus en plus **menacés par l'exploitation croissante que l'homme en fait** et la réparation des dommages, quand elle est possible, ne peut se faire qu'au prix d'intenses efforts, de coûts élevés et, en règle générale, sur de longues périodes.

L'ambition de la convention alpine est **d'harmoniser les intérêts économiques et les exigences écologiques**.

Les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants, définies au chapitre 2 de la Convention :

- **Population et culture.** En vue d'assurer le respect, le maintien et la promotion de l'identité culturelle et sociale de la population qui y habite et la garantie de ses ressources fondamentales, notamment de l'habitat et du développement économique respectant l'environnement, ainsi que l'encouragement de la compréhension mutuelle et des relations de collaboration entre la population des Alpes et des régions extra-alpines ;
- **Aménagement du territoire.** En vue d'assurer une utilisation économe et rationnelle des sols et un développement sain et harmonieux du territoire, grâce à une identification complète et une évaluation des besoins d'utilisation de l'espace alpin, une planification prospective et intégrée, une harmonisation des normes qui en découlent, en tenant compte notamment des risques naturels, en prévenant la surconcentration et la sous-densité, en veillant à la préservation et au rétablissement des cadres de vie naturels ;
- **Qualité de l'air.** En vue d'obtenir une réduction drastique des émissions de polluants et de leurs nuisances dans l'espace alpin ainsi que des apports externes de polluants de manière à parvenir à un taux non nuisible aux hommes, à la faune et à la flore ;

- **Protection du sol.** En vue de réduire les préjudices quantitatifs et qualitatifs causés au sol, notamment en utilisant des modes de production agricoles et sylvicoles ménageant les sols, en exploitant ceux-ci de façon mesurée, en freinant l'érosion ainsi qu'en limitant l'imperméabilisation des sols ;
- **Régime des eaux.** En vue de conserver ou de rétablir la qualité naturelle des eaux et des hydrosystèmes, notamment en préservant la qualité des eaux, en veillant à ce que les installations hydrauliques soient construites en respectant la nature et que l'énergie hydraulique soit exploitée dans un cadre tenant compte aussi bien des intérêts de la population qui y habite que de l'intérêt pour la préservation de l'environnement ;
- **Protection de la nature et entretien des paysages.** En vue d'assurer la protection, la gestion et, si nécessaire, la restauration de la nature et des paysages de manière à garantir durablement le fonctionnement des écosystèmes, la préservation de la faune et de la flore ainsi que de leurs habitats, le pouvoir de régénération et de production à long terme du patrimoine naturel ainsi que la diversité, l'originalité et la beauté de la nature et des paysages dans leur ensemble ;
- **Agriculture de montagne.** En vue d'assurer, dans l'intérêt général, la conservation, la gestion et la promotion des paysages ruraux traditionnels et d'une agriculture adaptée au site compatible avec l'environnement, tout en prenant en considération les contraintes économiques dans l'espace alpin ;
- **Forêts de montagne.** En vue d'assurer la préservation, le renforcement et le rétablissement des fonctions forestières, notamment la fonction protectrice, en améliorant la résistance des écosystèmes forestiers en particulier par une gestion respectant la nature, en évitant toute utilisation préjudiciable à la forêt et en tenant compte des contraintes économiques dans l'espace alpin ;
- **Tourisme et loisirs.** En vue d'assurer l'harmonisation des activités touristiques et de loisir avec les exigences écologiques et sociales, tout en limitant les activités touristiques et de loisir qui sont préjudiciables à l'environnement, notamment par la délimitation de zones déclarées non aménageables ;
- **Transports.** En vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité ;
- **Energie.** En vue d'imposer une production, distribution et utilisation de l'énergie ménageant la nature et le paysage et compatible avec l'environnement, et d'encourager des mesures d'économie d'énergie ;
- **Déchets.** En vue d'assurer des systèmes de ramassage, de recyclage et de traitement des déchets adaptés aux besoins topographiques, géologiques et climatiques spécifiques de l'espace alpin tout en visant à réduire le volume des déchets produits.

## Le Protocole de mise en œuvre de la Convention alpine dans le domaine des transports :

La Convention alpine a été signée à Salzbourg le 7 novembre 1991 et ratifiée par la France par décret du 20 mai 1996.

Le protocole « transports » de la convention alpine a été signé le 31 octobre 2000 par la France. L'article 11 de ce protocole stipule que :

« 1) Les Parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

2) Des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés, si :

- a) les objectifs fixés dans l'art. 2, alinéa 2, let. j de la Convention alpine peuvent être atteints grâce à des mesures appropriées de précaution et de compensation qui découleront des résultats fournis par une étude d'impact sur l'environnement ;
- b) les besoins en matière de transports ne peuvent être satisfaits, ni par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, ni par l'extension ou la construction d'infrastructures ferroviaires ou fluvio-maritimes, ni par l'amélioration d'un transport combiné, ni par d'autres mesures relatives à l'organisation des transports ;
- c) les résultats apportés par l'étude d'opportunité ont montré que le projet est économiquement viable, que les risques sont maîtrisés et que le résultat de l'étude d'impact sur l'environnement est positif ;
- d) les plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable sont pris en compte.

3) Toutefois, en raison de la structure géographique et de l'organisation particulière de l'espace alpin, qui ne peut pas toujours être desservi par les seuls moyens de transport public, les Parties contractantes soutiennent, dans ces zones éloignées, la création et le maintien d'infrastructures de transport suffisantes, permettant un transport individuel efficace ».

Une définition du terme « routes à grand débit » est donnée dans l'article 2 :

« Routes à grand débit : autoroutes à deux ou à plusieurs chaussées, exemptes de croisement, ou toute route ayant un impact assimilable à celui d'une autoroute ».

Avant la ratification, le gouvernement français devrait faire une déclaration interprétative de ce protocole qui précise certains points, notamment :

« I. En ce qui concerne l'article 2 du présent protocole :

- que les « routes à grand débit » font référence aux termes d'« autoroute » et « route express » tels que définis à l'Appendice I de la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo le 25 février 1991 ;

II. En ce qui concerne l'article 11 du présent protocole :

A. Que les dispositions de cet article intéressant les « routes à grand débit » ne sont pas applicables aux projets d'infrastructures routières suivants :

a) ceux qui, pour des raisons d'utilité publique, ont moins de 15% et moins de 6 km de leur longueur situés dans la région des Alpes telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>.1 de la convention sur la protection des Alpes (Convention alpine) du 7 novembre 1991 ;

b) ceux dont la réalisation est justifiée par les impératifs prévues à l'article 7.2 du présent protocole, notamment les itinéraires de contournement d'agglomération ou de conurbation ;

c) ceux dont le principe était acquis le 31 octobre 2000, jour de la signature du présent protocole en vertu de leur mention au schéma directeur routier national approuvé par décret n°92-379 du 1<sup>er</sup> avril 1992 et qui ont vocation à relier les villes et/ou autoroutes suivantes :

- Grenoble et Sisteron
- L'A8 0à proximité de Saint Maximin-la-Sainte Baume et l'A51 à proximité de Cadarache
- L'A41 à proximité de Villy-Le Pelloux et l'A40 à proximité de Saint Julien en Genevois
- L'A51 et Digne-les-Bains
- Annemasse et Thonon
- L'A48 et l'A49 à proximité de Voiron

B. que les conditions prévues au c) du paragraphe 2 de cet article doivent s'apprécier globalement au regard des critères définies à l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, alinéas 1 et 2 ».

Le contournement routier de Nice est concerné dans la mesure où certaines variantes se situent dans la zone alpine. La déclaration interprétative exclut le contournement de Nice de l'application du protocole du fait de ses fonctions de « contournement d'agglomération ou de conurbation ». L'article 7 engage les états signataires à améliorer la sécurité des déplacements et la protection des riverains des voies existantes. En conséquence, la France réaffirme cet objectif en déclarant que l'article 11 relatif aux transports routiers ne s'oppose pas à la réalisation de contournements d'agglomération ou de conurbation.

L'assemblée nationale a examiné le protocole et la déclaration interprétative le 10 mars 2005.

L'application au contexte du projet de Contournement routier de Nice :

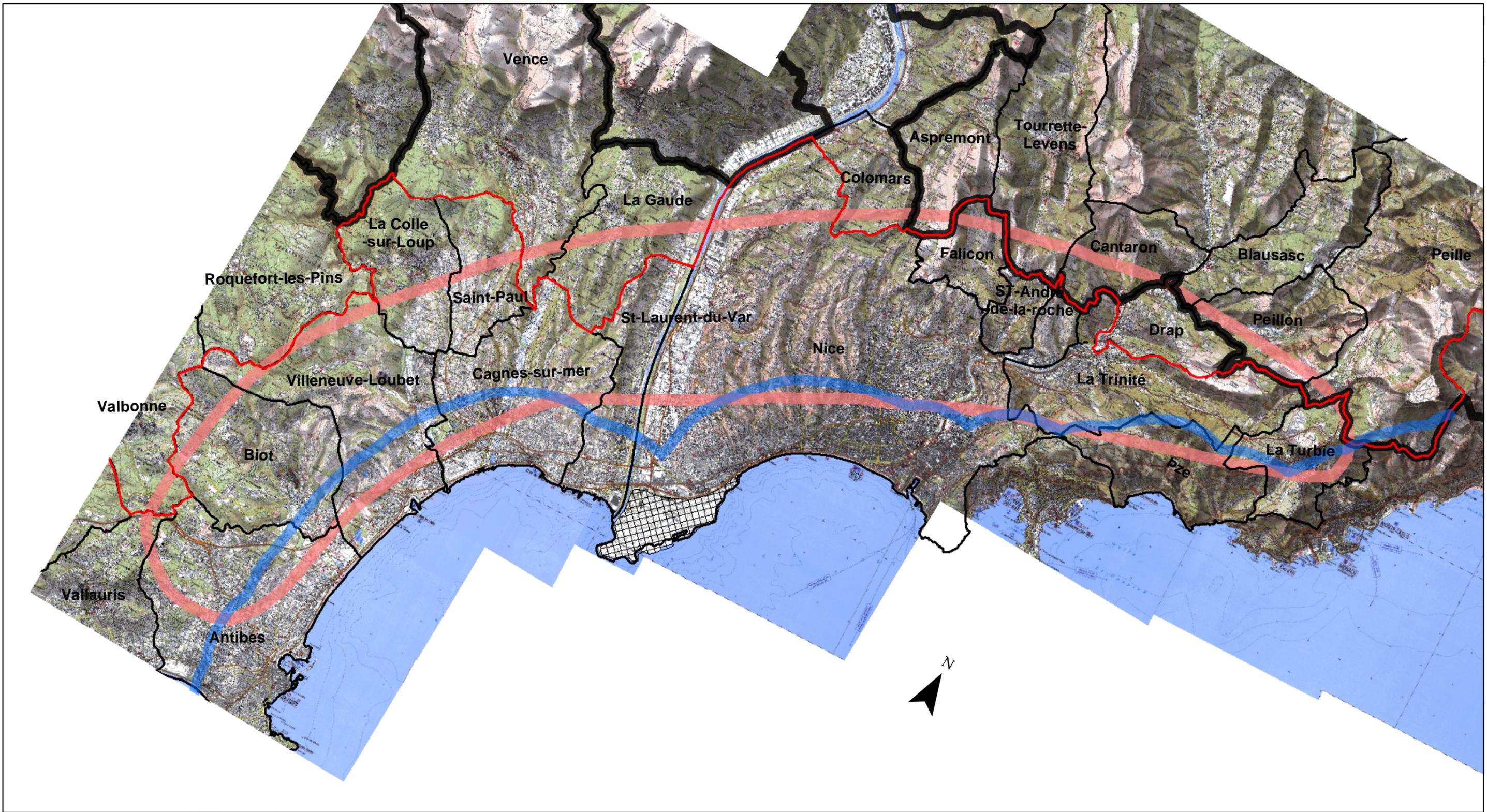
**En ce qui concerne le projet de Contournement routier de Nice, voici les points importants à retenir :**

- Conformément au décret n°85-997 du 20 septembre 1985, la liste des unités administratives de l'espace alpin comprend, pour le département des Alpes-Maritimes, les cantons dont les territoires sont classifiés entièrement ou en partie comme zone de montagne (à l'exception des communes de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin).
- De ce fait, les cantons du Bar-Sur-Loup, de Vence, de Carros, de Levens, de Contes, et de l'Escarène sont inclus dans le périmètre de la Convention alpine.
- Les communes susceptibles d'être traversées par le Contournement routier de Nice, et concernées par la « loi Montagne » sont donc les suivantes d'Ouest en Est : Valbonne, Roquefort-les-Pins, Vence, La Gaude, Colomars, Aspremont, Tourrette-Levens, Cantaron, Drap, et Peillon (Cf. Carte n°7 Aménagement du territoire).

A RETENIR SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE :

- Une **urbanisation dense et continue** sur le littoral, plus diffuse sur les hauteurs.
- Une **pression de l'urbanisation** sur l'agriculture et les milieux naturels.
- **5 SCOT** en cours d'élaboration.
- **L'article L146-7 du Code de l'Urbanisme, issu de la loi littoral, prévoit : « Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2000 m du rivage (...) sauf en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ». La commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature. Il est possible que des travaux soient ponctuellement concernés, du fait que l'autoroute A8 existante, sur laquelle le contournement se connectera, est elle-même située à moins de 2000 m du rivage dans le secteur de Biot (Cf. Carte n°7 Aménagement du territoire)**
- **Le contournement routier de Nice est concerné dans la mesure où certaines variantes se situent dans la zone alpine. Le gouvernement français envisage d'assortir la ratification du protocole d'une déclaration interprétative qui préciserait certains points, et qui, notamment, exclurait le contournement de Nice du champ d'application de l'article 11 du fait de ses fonctions de contournement d'agglomération ou de conurbation, conformément aux objectifs mentionnés à l'article 7.2 (réduction des nuisances, renforcement de la sécurité).**

## Carte n°7 : Aménagement du territoire



# AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	CO.	ET.	VER.	N° PIECE	ECHELLE
0	10/01/05	Etablissement du plan	NJ	GH	NJ	---	100000
Département Environnement							
CONTOURNEMENT DE NICE			DDE ALPES MARITIMES				
Scan25 IGN©PARIS 2001® Reproduction interdite							

## LEGENDE

- ZONE D'ETUDE
- Limite de commune
- Limite sud de la "zone montagne"
- Limite sud des communes concernées par la loi "montagne"
- Distance 2000m du rivage