



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, la 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

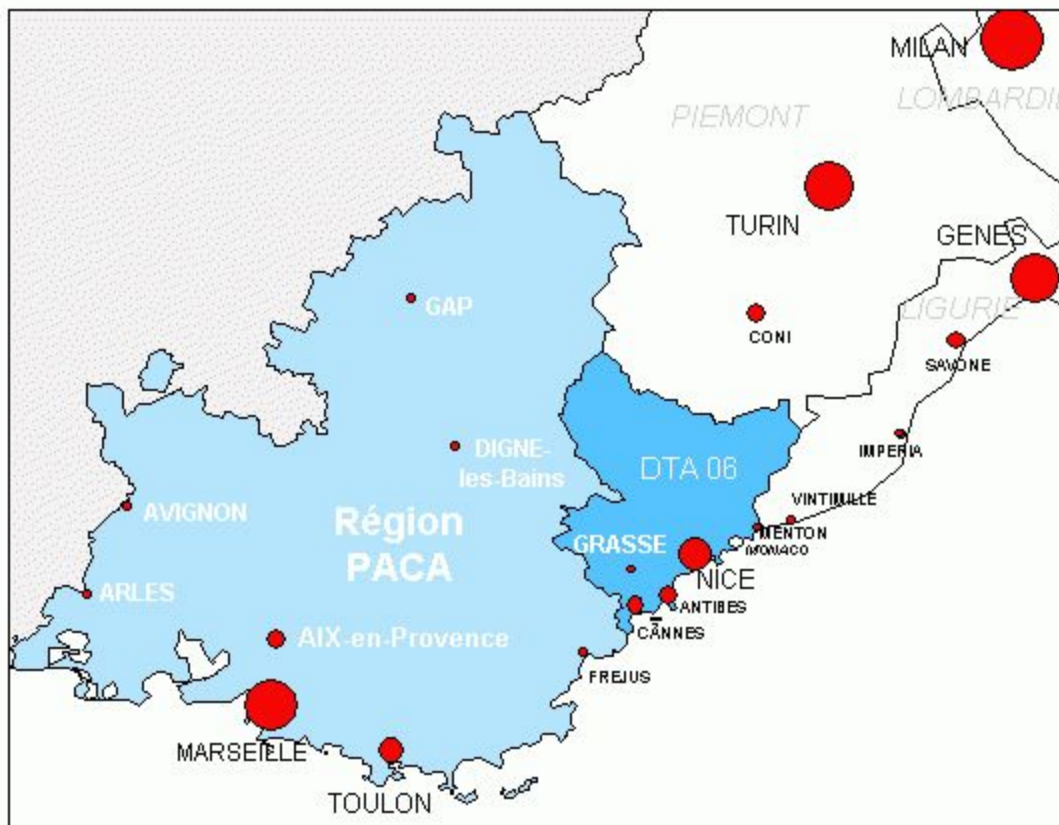
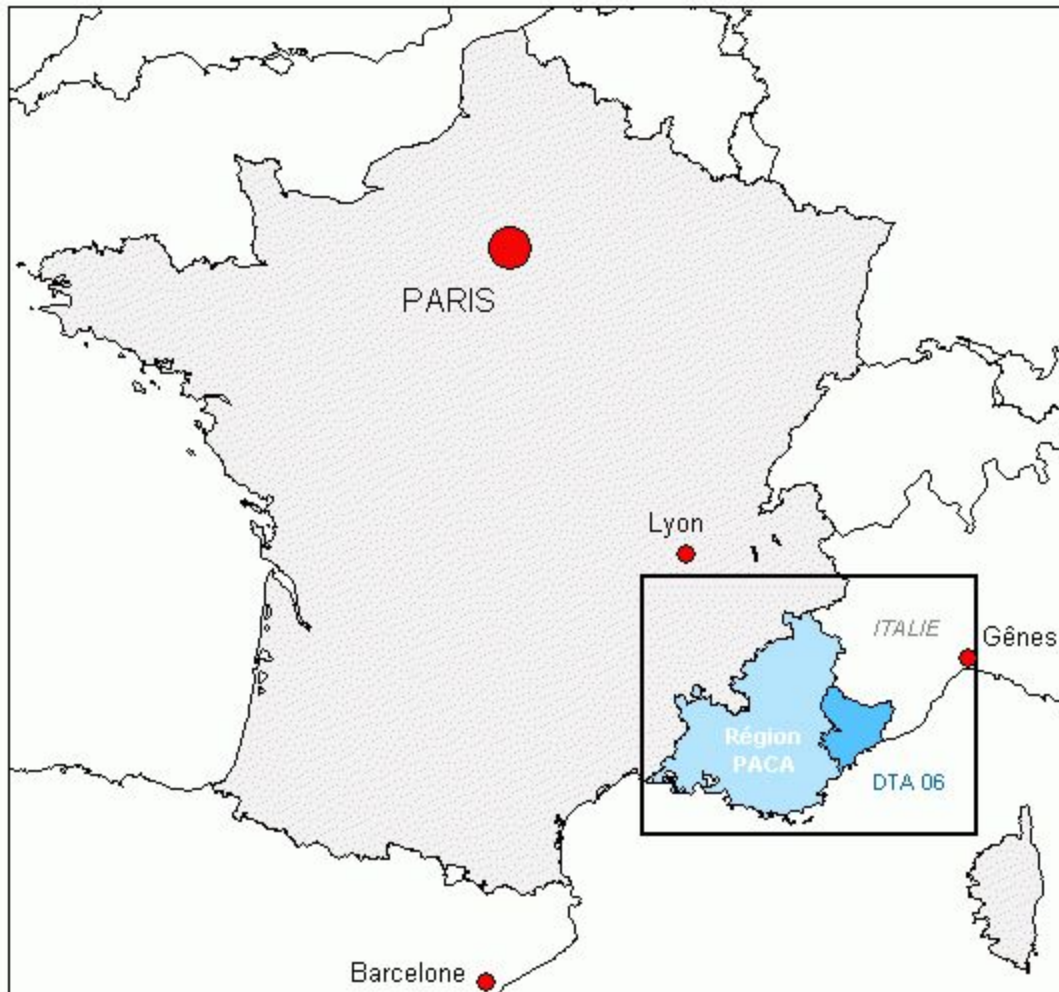
DIAGNOSTIC

(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.

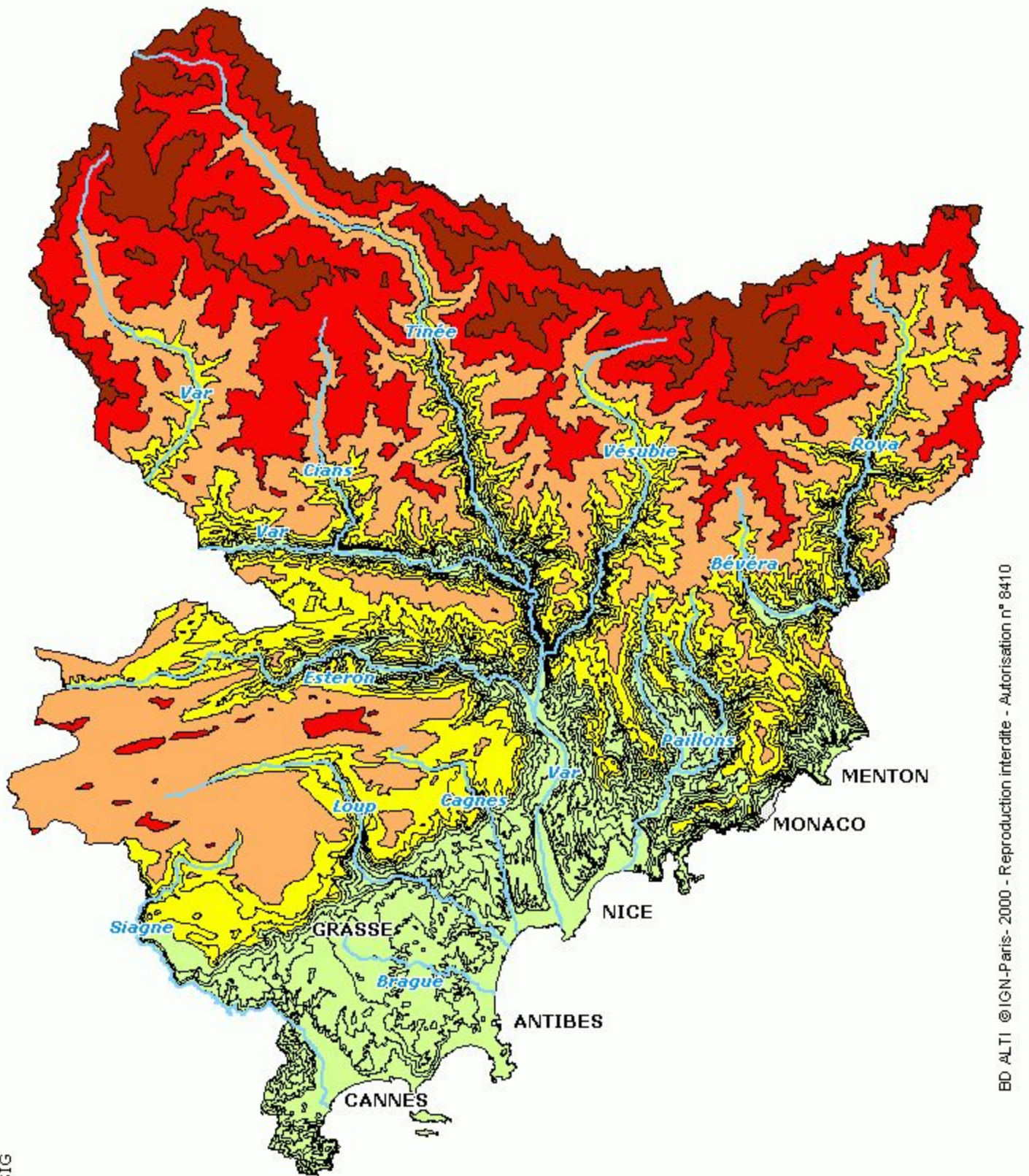
Le nouveau département est composé de trois arrondissements. Deux sont issus de l'ancien comté : Nice et Puget-Théniers ; ce dernier arrondissement sera supprimé en 1926. Le troisième est l'arrondissement de Grasse.

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 grasseuse (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.

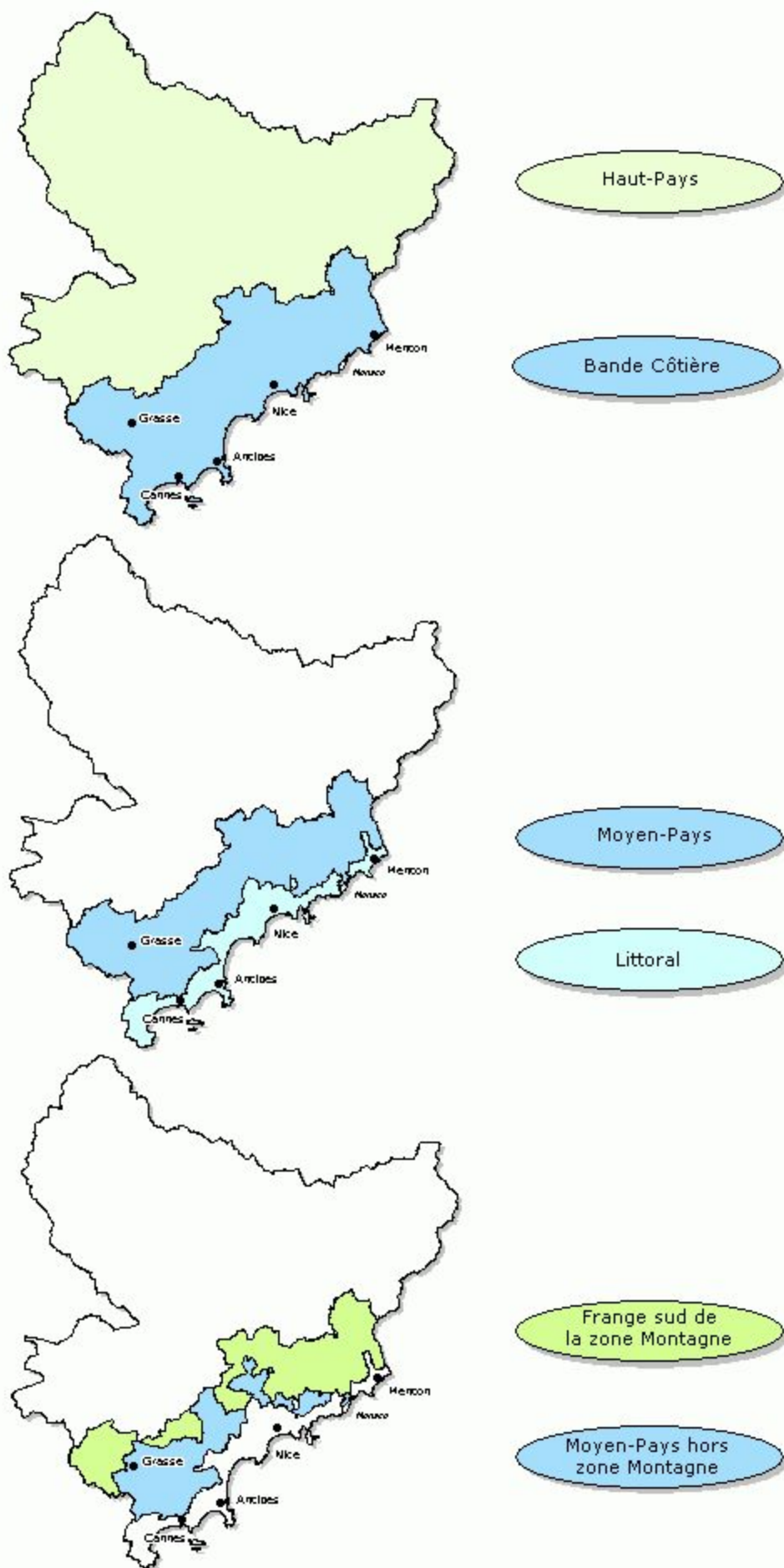
La côte bénéficie d'un **climat** tempéré - les hivers sont adoucis par la présence de la mer - et d'un ensoleillement important, surtout en été (2 800 heures de soleil par an). Toutefois, la variété des reliefs et de l'exposition crée dans le département d'importantes différences climatiques : les vallées 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 “ **Frang**e 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 "Frang*e 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 azurienne. 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 azurienne. 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 azurienne 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 :

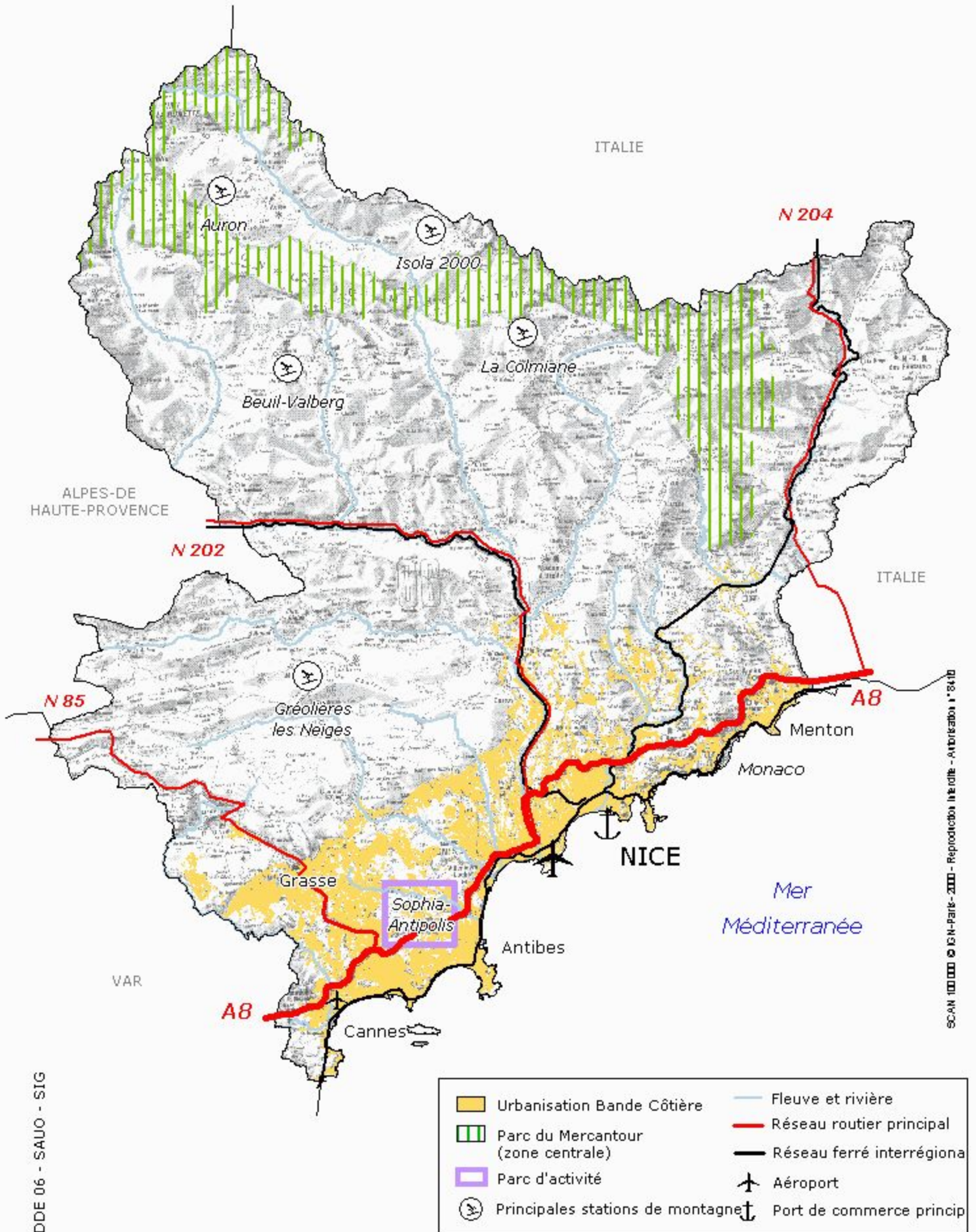
- les firmes appartenant au secteur de la santé ont une représentation de plus en plus réduite ; certains sièges sociaux ont disparu et l'ensemble de ce secteur ne bénéficie plus de la croissance des années quatre-vingts ;
- les firmes qui se développent le plus rapidement, et qui concentrent la quasi 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

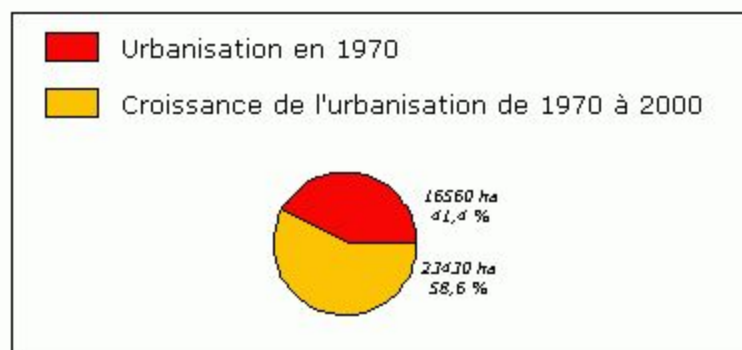
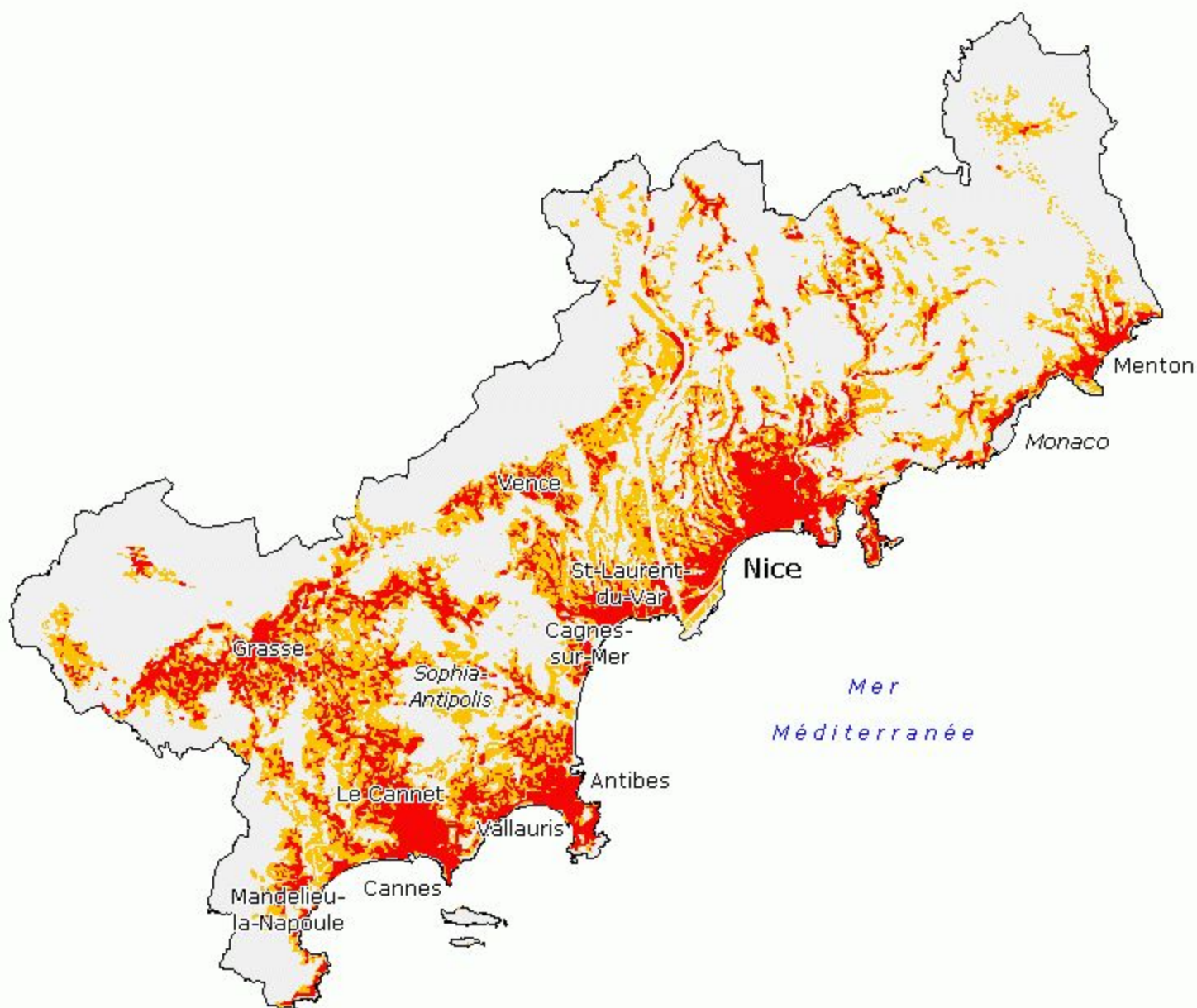
Comme tous les autres territoires de l'hexagone, le département est confronté à la mondialisation de l'économie qui exacerbe les phénomènes concurrentiels et à l'évolution rapide de la technologie qui fait apparaître de nouvelles branches d'activité. Il doit s'adapter, sans pour cela négliger les activités 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

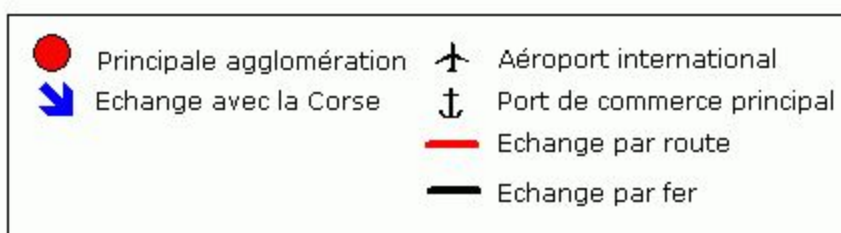
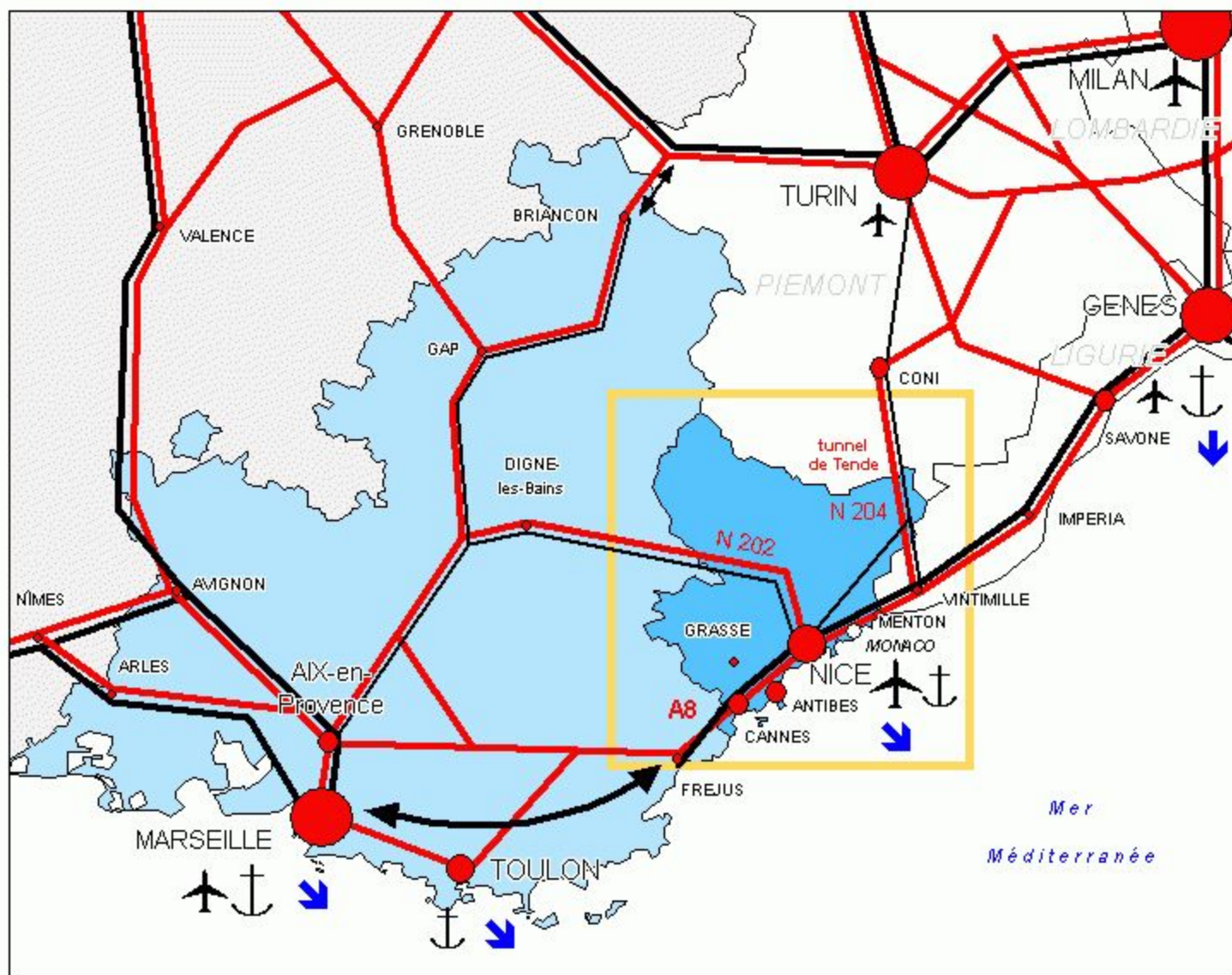
LES OBJECTIFS GENERAUX

(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



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.

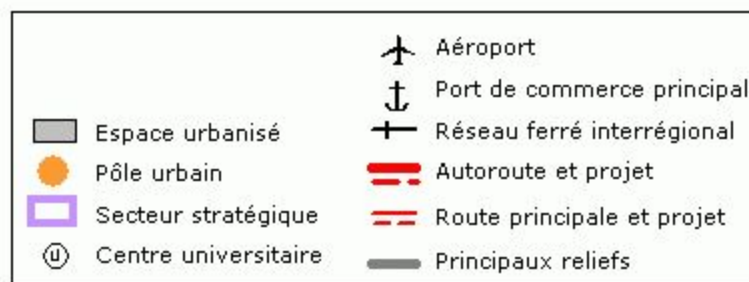
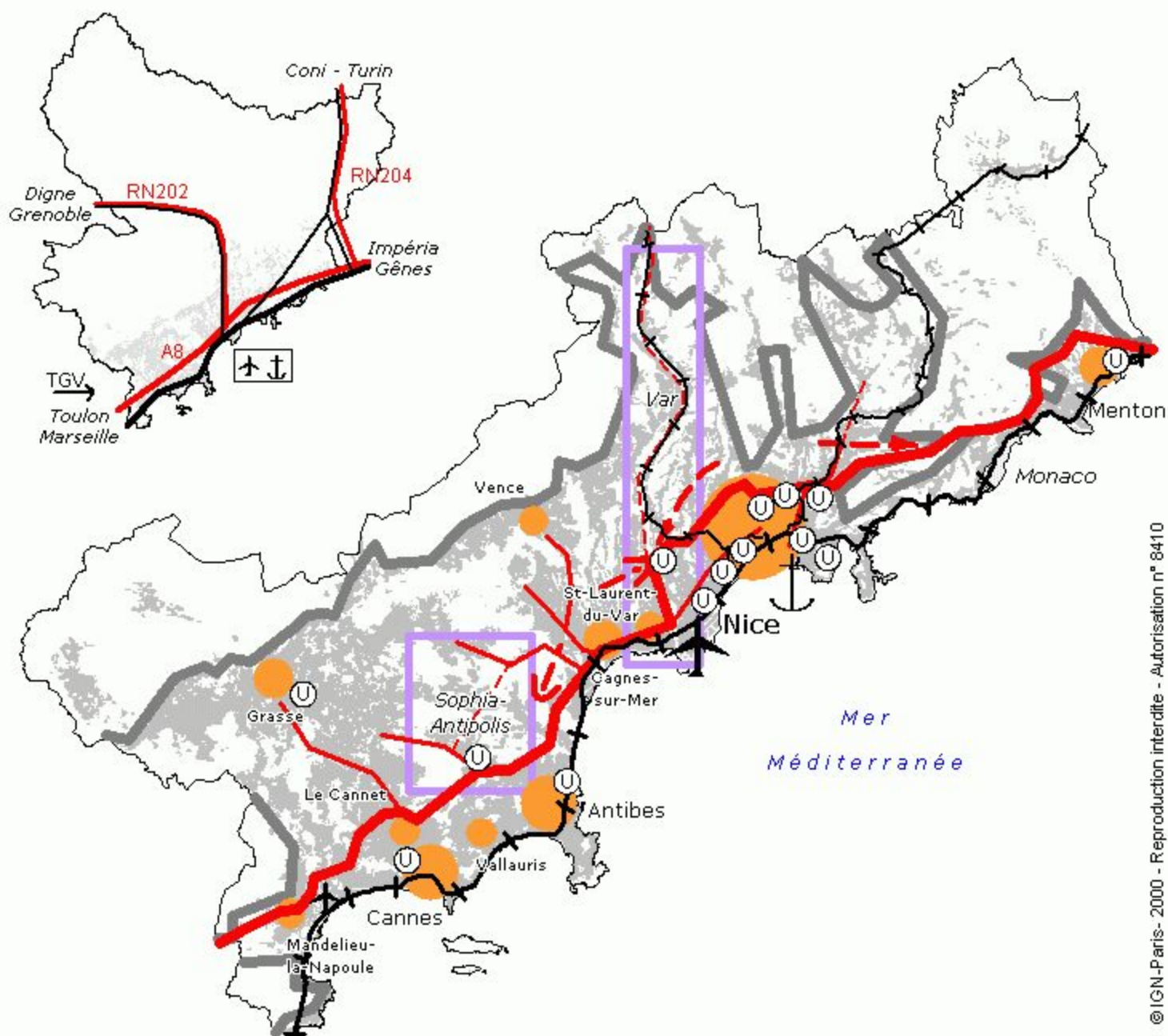
❑ L'aéroport de Cannes - Mandelieu

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.

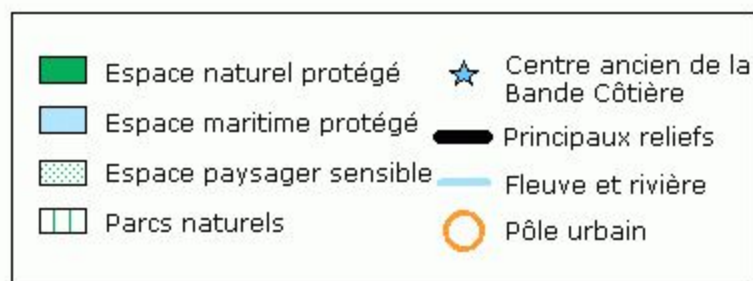
L'observatoire de la Côte d'Azur, avec le projet franco-italien Virgo, renforcera son activité scientifique et affirmera sa position de leader national pour l'interférométrie et sa compétence dans le domaine de la gravitation.

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.

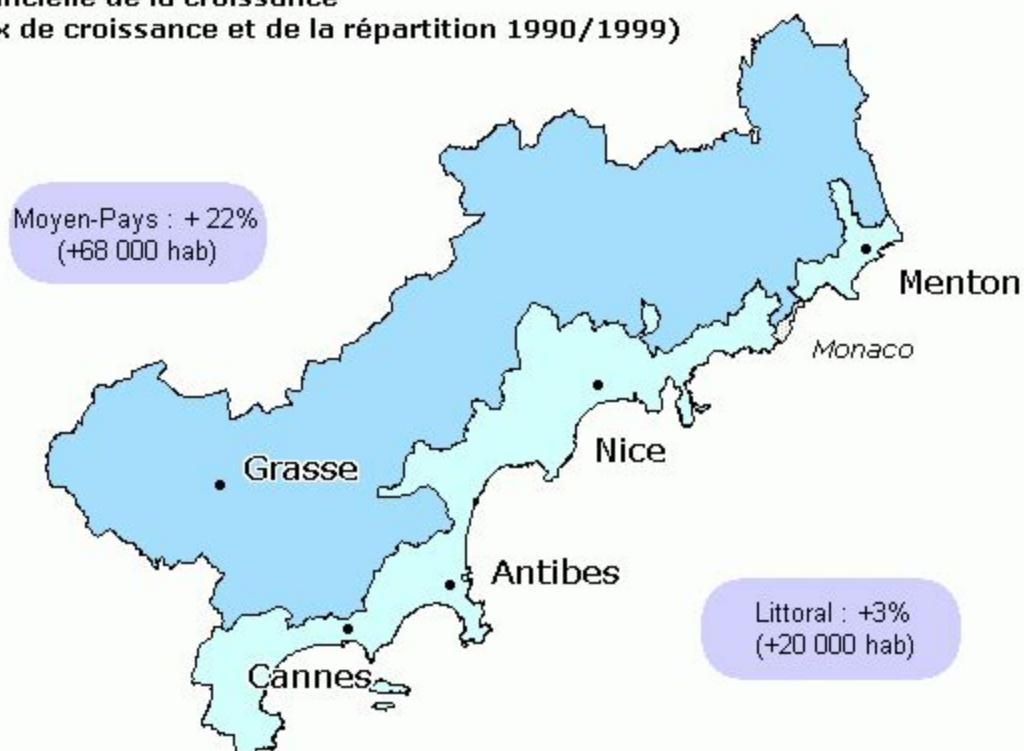
9 - Répartition de la croissance démographique entre le Littoral et le Moyen-Pays

(Période 2000/2020)

Hypothèse 1 :

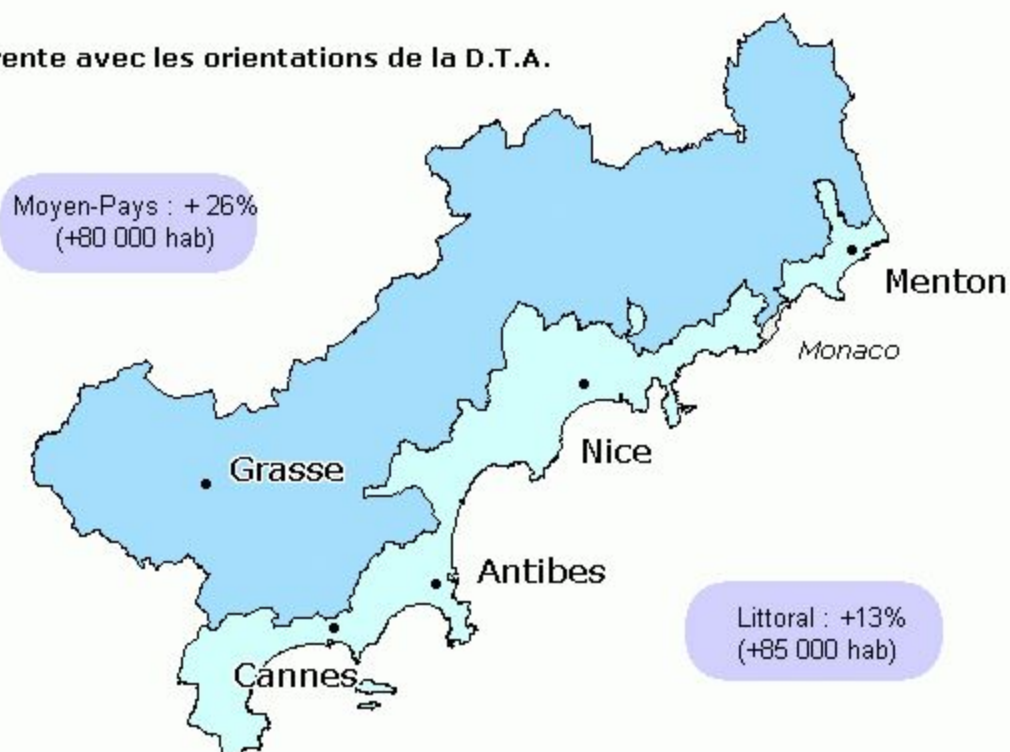
Répartition tendancielle de la croissance

(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 ".

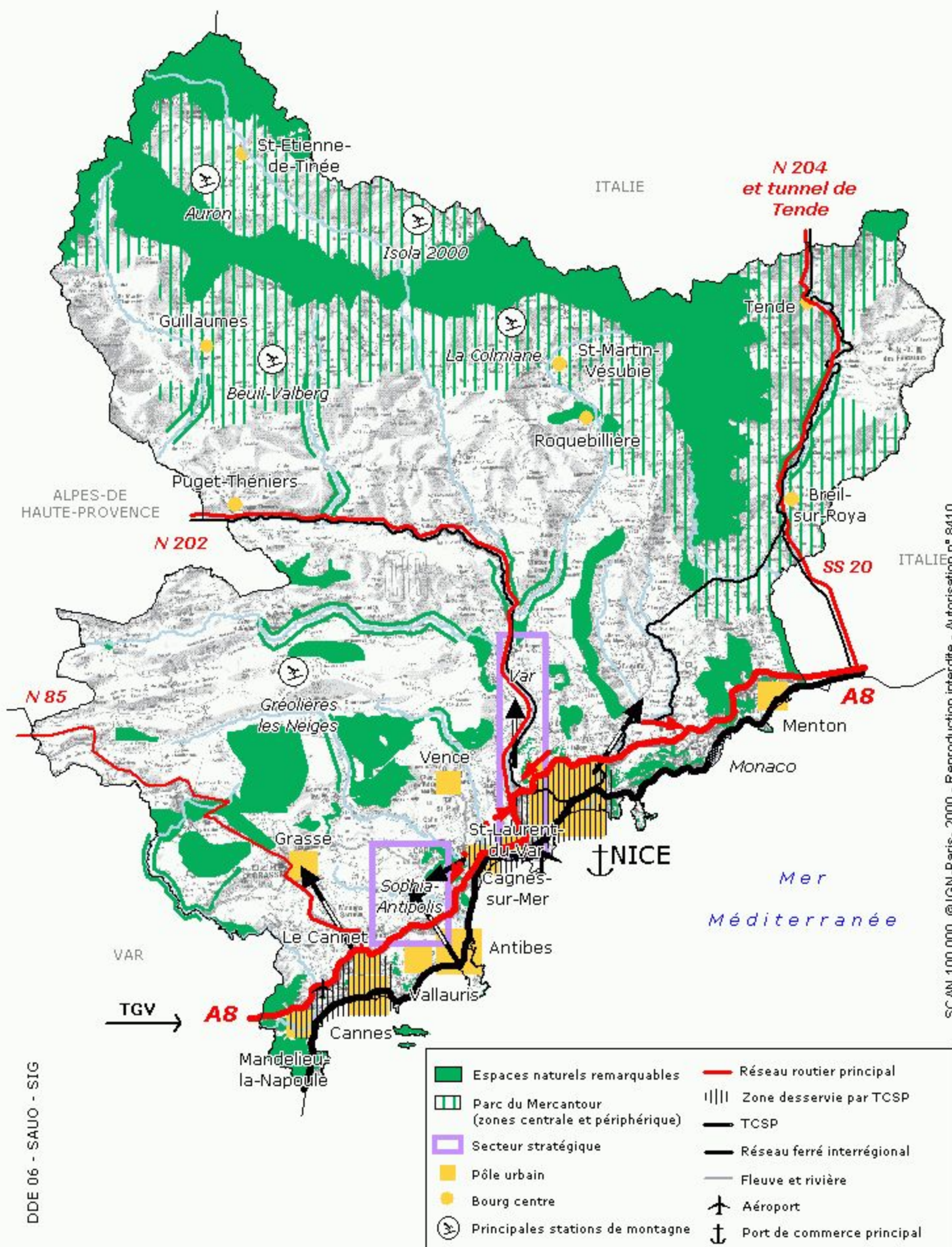
A la production de logements neufs s'ajouteront les logements provenant d'opérations liées au renouvellement urbain, de la réhabilitation de logements anciens et de la remise sur le marché de logements vacants.

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



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, délestera l'autoroute A8 dans sa partie la plus chargée et facilitera la requalification du bord de mer qui retrouvera 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)