



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES



Projet de Directive territoriale d'aménagement

Juillet 2001

La DTA : un projet pour le département

Un premier projet de DTA, soumis à la consultation des collectivités locales, puis mis à la disposition du public, à la fin de l'année 2000, a été modifié en tenant largement compte des observations émises, notamment dans le domaine des transports.

Conformément aux termes de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, le nouveau projet de DTA doit être soumis à enquête publique.

Le diagnostic, établi par tous les acteurs de l'aménagement, a mis en évidence les atouts, mais aussi les dysfonctionnements, du développement du département, en particulier dans les domaines des transports, de l'habitat et de la protection de l'environnement. A terme, l'enjeu est la préservation de la renommée de la Côte d'Azur et de son pouvoir attractif.

Le projet de DTA exprime des orientations qui doivent contribuer à réduire les dysfonctionnements et à favoriser une croissance maîtrisée et un développement équilibré, respectueux du cadre et de la qualité de vie des habitants du département.

Cette ambition du projet de DTA peut également s'apprécier sur le plan quantitatif. Ainsi, dans le domaine des équipements de transports, est-il prévu, à l'horizon d'une vingtaine d'années : l'optimisation des capacités de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, l'aménagement du port de Nice, le renforcement des transports collectifs (voie ferrée littorale, lignes Cannes-Grasse, Nice-Breil, Chemin de Fer de Provence) ; la réalisation de transports en site propre dans les agglomérations de Nice et de Cannes ; la réalisation d'ouvrages routiers avec, notamment, un nouveau tunnel de Tende, le contournement nord de Nice, une liaison nouvelle Est-Ouest entre la rive gauche du Var, à Nice et le nord d'Antibes, et la route nationale 202 bis.

Le contrat de plan passé entre l'État et la Région pour la période 2000/2006 apporte une première concrétisation de ces objectifs.

L'État, pour ce qui le concerne - l'aménagement du territoire étant un domaine de compétence largement partagé - a souhaité, en élaborant ce projet de DTA, apporter sa contribution au développement durable des Alpes-Maritimes.

Le Préfet des Alpes-Maritimes

Les directives territoriales d'aménagement

Origine

Objet

Élaboration

Effets

Les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) sont issues de la loi du 4 février 1995 modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, puis par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Les DTA ont pour objet, conformément à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, de :

- définir les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.
- fixer les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Les DTA permettent également de préciser les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagnes et au littoral («loi montagne» et «loi littoral») adaptées aux particularités géographiques locales.

Lancée à l'initiative de l'État, et sous sa responsabilité, l'élaboration du projet de DTA des Alpes-Maritimes a été conduite, selon les dispositions de la loi, en association avec la Région PACA, le Département, les communes de plus de 20 000 habitants, les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme et le comité de massif des Alpes du Sud. En outre, une large concertation, initiée par le préfet des Alpes-Maritimes, a permis de faire participer à l'élaboration de la DTA, les principaux acteurs de l'aménagement du territoire, dans le cadre de 9 groupes de travail.

Le projet final sera approuvé par décret en Conseil d'État.

L'application de la DTA induira des effets juridiques. Ainsi, les documents d'urbanisme devront être compatibles avec celle-ci. Par ailleurs, les modalités d'application de la « loi littoral » et de la « loi montagne » seront directement applicables aux demandes d'autorisation d'occupation et d'utilisation des sols (permis de construire, etc...).

Première partie

Le diagnostic

Le diagnostic, effectué à partir de l'état actuel de l'environnement, du développement économique, social et urbain, permet de cerner l'évolution récente des Alpes-Maritimes et ses effets par rapport aux atouts de ce département.

Du diagnostic découlent les **objectifs** et les **orientations** de la DTA.

Deux zones ont été distinguées pour faciliter l'analyse : la Bande Côtière où résident 97 % de la population sur un quart de la superficie du département et le Haut-Pays.



Dans un scénario qui reproduirait les tendances passées, le risque est réel de voir les effets négatifs des dysfonctionnements actuels s'emporter sur les atouts.

UN TEL SCÉNARIO EST INACCEPTABLE

L'avenir des Alpes-Maritimes doit se construire à partir d'une logique volontariste d'aménagement du territoire afin de lui assurer un développement maîtrisé et durable.

• Un territoire quelque peu isolé et au relief contrasté...

Département frontière avec l'Italie, enclavant la principauté de Monaco, les Alpes-Maritimes ont été créées en 1860, par la réunion du comté de Nice, alors italien, et de l'arrondissement de Grasse appartenant au département du Var.

Grâce, en particulier, à l'essor du tourisme qui a supplanté l'ancienne économie agricole à partir de la fin du XIX^{ème} siècle, le département est passé de 200 000 habitants en 1860 à 500 000 en 1950. Aujourd'hui, il dépasse un million d'habitants. D'une superficie de 4 300 km², il apparaît essentiellement montagneux. Les contrastes sont omniprésents aussi bien au niveau des peuplements et des activités que du climat, tempéré et très ensoleillé sur la côte, plus frais dans les vallées et relativement froid dans la montagne. Les reliefs s'étagent de la mer méditerranéenne au massif du Mercantour dont les sommets culminent à plus de 3 000 mètres.

• Un environnement dont la qualité s'est effritée...

Espaces naturels et forestiers, façade maritime, moyenne et haute montagne, le département se caractérise par la variété de ses paysages et une exceptionnelle diversité de la faune et de la flore. Le patrimoine urbain, historique, culturel et paysager constitue également un atout essentiel du département.

Toutefois, il est menacé par les risques naturels liés à la géologie, aux reliefs et aux pluies à caractère torrentiel suivies d'épisodes de sécheresse caractéristiques du climat méditerranéen. Par ailleurs, les espaces ruraux, agricoles et forestiers ont été consommés de manière extensive et par des aménagements qui ont trop souvent négligé l'environnement.

• Des atouts économiques incontestables.. mais un développement encore fragile...

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur, deuxième aéroport après Paris, apparaît comme un outil essentiel du développement. Il a favorisé le tourisme international et les hautes technologies qui constituent aujourd'hui les deux moteurs de l'économie azurienne. Le département reçoit neuf millions de visiteurs par an, soit plus de 1 % du tourisme mondial ; 40 % des emplois sont liés à l'activité touristique.

Créé au début des années 70, le parc d'activités de Sophia-Antipolis accueille aujourd'hui plus de 23 000 emplois. Trois pôles de compétence de haute technologie y sont assurés : l'informatique et les télécommunications, les sciences du vivant, les sciences de la terre et de l'environnement. Un quatrième pôle, aéronautique et spatial, est implanté à Cannes.

Cependant, la chute de l'emploi au début des années 90 a mis en évidence la grande sensibilité de l'économie départementale à la conjoncture, les activités en rapport avec le tourisme étant fonction des dépenses de consommation des ménages. Quant à la haute technologie, elle dépend de centres de décision souvent situés hors de France et ne dispose pas sur le plan local d'un secteur productif important. Ainsi faudrait-il diversifier et dynamiser toutes les branches de l'économie pour offrir une structure d'emplois plus classique.

L'économie du Haut-Pays est essentiellement touristique mais inégalement répartie, l'agriculture est en régression. Il manque un produit « moyenne montagne ».

• Un développement social et urbain générateur de dysfonctionnements...

La très forte croissance démographique dont a bénéficié le département pendant 30 ans s'est traduite par un développement urbain soutenu qui a permis de mettre en place dans la Bande Côtière des fonctions stratégiques au niveau de l'enseignement, de la recherche et de la culture. Mais des dysfonctionnements se sont manifestés. La multiplication des déplacements a mis en relief les carences des transports ; les logements à loyer modéré et « intermédiaires » sont insuffisants pour répondre aux besoins ; les équipements collectifs nécessaires manquent de place pour s'implanter. L'occupation de l'espace induisant une répartition déséquilibrée de l'habitat et des emplois a accentué les disparités sociales dans un département qui comporte tout de même 10 % de « pauvres ».

La Côte d'Azur bénéficie d'une notoriété internationale qui doit être confortée par des objectifs d'aménagement axés sur la protection et la mise en valeur de son patrimoine, naturel et bâti, et de son environnement afin de promouvoir un développement durable.

Deuxième partie

Les objectifs généraux

« L'ensemble des objectifs de la DTA concourent à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade maritime 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, d'habitat, et d'amélioration de son fonctionnement interne. »

« Les objectifs généraux »
(DTA)

Trois objectifs généraux ont été identifiés :

1. Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes

Deux orientations renforceront la position des Alpes-Maritimes dans la façade méditerranéenne :

• **améliorer la qualité des relations :**

- *conforter le rôle et la place des aéroports* : essentiellement celui de Nice-Côte d'Azur dont la plate-forme sera « optimisée » en respectant l'environnement.

Un nouveau site est à rechercher à l'Est de la région P.A.C.A. ;

- *aménager le port de Nice*, selon des modalités définies après débat public, pour assurer la desserte de la Corse et pour répondre au développement des croisières ;

- *renforcer le rôle de la voie ferrée* dans les relations « intercités » sur l'arc méditerranéen par l'amélioration de la desserte par le TGV et par la création d'une voie supplémentaire à l'Ouest de Nice, le long de la voie littorale. La ligne Nice-Coni sera améliorée pour développer le tourisme entre l'Italie (Piémont, Lombardie) et le littoral méditerranéen. Les fonctions des principales gares de marchandises (Cannes-la-Bocca et Nice Saint-Roch) seront maintenues ;

- *assurer les grandes liaisons routières et autoroutières* :

• Est-Ouest : maintien d'un niveau de service satisfaisant de l'autoroute A8 (nécessitant en particulier un nouveau contournement Nord de Nice, une voie nouvelle Est-Ouest entre Nice et le nord d'Antibes) ;

• Nord-Sud (création de la RN 202 bis, amélioration de la RN 204 et réalisation d'un nouveau tunnel à Tende) ;

- *relation avec l'Italie* : poursuivre les réflexions dans les domaines maritimes, ferroviaires et routiers ;

• **conforter les pôles d'excellence :**

- *tourisme et culture*, les objectifs concernant la protection et la gestion du littoral, du cadre naturel et des paysages doivent contribuer à pérenniser l'attrait de la Côte d'Azur. La diversification de l'offre touristique s'appuiera sur la relance de l'image de qualité du tourisme littoral et montagnard et sur la valorisation du patrimoine culturel ;

- *hautes technologies, enseignement supérieur et recherche*, pour assurer la poursuite du développement de Sophia-Antipolis, il faudra renforcer et 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. Des extensions du parc sont devenues nécessaires. Des sites associés, répartis dans la Bande Côtière, devraient également être créés ;

- *les nouvelles technologies de l'information et de la communication* infléchiront sans doute la répartition spatiale de l'habitat et modifieront les besoins en déplacements. Le parc de Sophia-Antipolis doit servir de point d'appui pour concevoir les Alpes-Maritimes comme un « site de communication avancée » ;

- *le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche* devra se faire en complémentarité avec celui des hautes technologies de Sophia-Antipolis. L'essor de l'université de Nice sera affirmé dans les pôles existants ; plusieurs implantations devraient être créées ou renforcées à Antibes, Cannes, Grasse, Menton, et à Villefranche-sur-Mer dans le cadre de l'observatoire océanologique.

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.

Le choix de donner la priorité aux transports en commun peut conduire à différer la réalisation de routes nouvelles dont il importe, toutefois dans une première étape, et à titre de précaution, d'entreprendre les études afin que les emprises nécessaires soient réservées dans les documents d'urbanisme.

2. Préserver et valoriser l'environnement

Plusieurs actions sont préconisées pour préserver les richesses patrimoniales exceptionnelles des Alpes-Maritimes et assurer la mise en valeur de l'environnement :

- **prendre en compte les risques naturels** dus aux inondations, aux feux de forêt, aux mouvements de terrain et aux ruissellements urbains ou péri-urbains ;
- **préserver les principaux espaces et milieux naturels** ;
- **préserver les paysages naturels et valoriser les paysages urbains** en mettant l'accent sur le grand cadre paysager (Estérel, Baous, monts du Mentonnais), en requalifiant la façade littorale, en affirmant la structure urbaine du Moyen-Pays et en mettant en valeur les centres des villes et les villages ;
- **maintenir et développer les activités agricoles, pastorales et forestières** ;
- **gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets, réduire les nuisances**, ce qui impliquera en particulier de protéger les ressources en eau, d'épurer les eaux usées et de limiter le bruit et la pollution de l'air.

3. Maîtriser le développement

• **Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs** : en gérant le territoire d'une façon économe et en requalifiant et renforçant l'espace urbanisé. La population supplémentaire a été estimée à 175 000 habitants à l'horizon 2020-2025. Cette population nouvelle, contrairement à la tendance actuelle, pourrait s'établir au moins autant dans les communes littorales que dans celles du Moyen-Pays, en cohérence avec les objectifs en matière de transports collectifs.

• **Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux**

• *les activités* : le développement des emplois ne doit pas provenir du seul renforcement du tourisme et des hautes technologies : il implique également le maintien des activités classiques, industrielles et artisanales. La création de nouvelles zones d'activités doit permettre d'atteindre cet objectif. L'agriculture, le tourisme et l'artisanat devront être diversifiés dans le Haut-Pays ;

• *l'habitat* :

trois objectifs sont prioritaires :

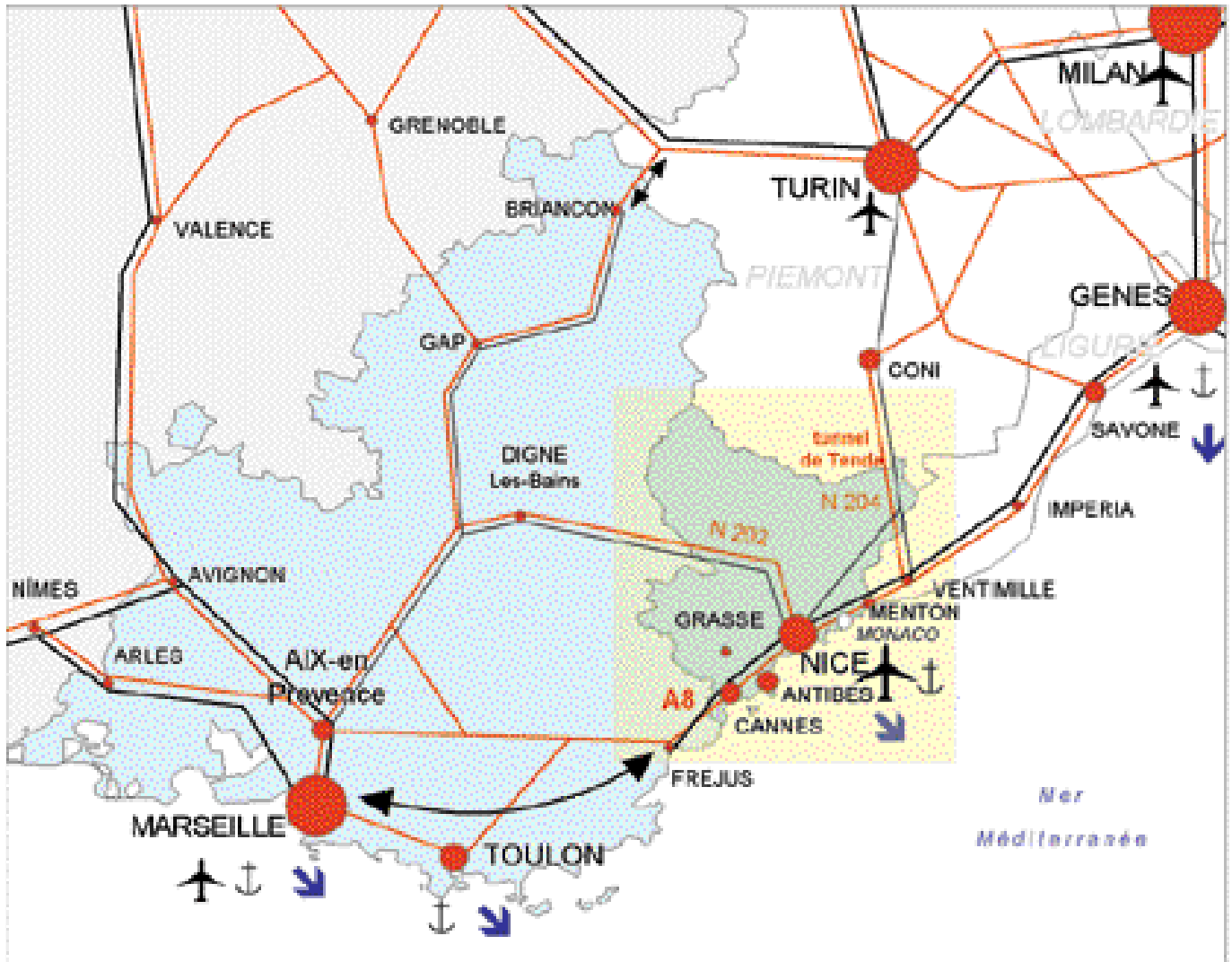
- permettre à tous de se loger dans des conditions décentes, notamment pour les ménages dont les ressources sont modestes ;
- accompagner le développement économique et l'emploi ;
- doter le département d'une stratégie territoriale en matière d'habitat en s'appuyant sur des actions de réinvestissement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

• *les déplacements urbains* : la priorité est donnée aux transports en commun. A cet effet, un véritable réseau de transport collectif s'appuiera sur la voie ferrée littorale et l'intégration dans ce réseau des sections urbaines du chemin de fer de Provence (Nice-Carros), de celui de Nice-Coni (Nice-Drap) et de la ligne Cannes-Grasse. Ce réseau devra desservir les pôles de Sophia-Antipolis et de Carros-Le-Broc en franchissant le Var. Des pôles d'échanges seront créés, en particulier une gare multimodale à Saint-Augustin qui favorisera, entre autres, l'accès à l'aéroport.

Par ailleurs, la desserte urbaine sera facilitée par la création du nouveau contournement de Nice, d'une « voie Est-Ouest » entre Nice et le nord d'Antibes, par le doublement de la RN 202, en rive droite du Var, et l'amélioration de l'accès Ouest de Nice par l'A8. Il est également prévu d'achever la déviation de la RN7 à Antibes-Vallauris ainsi que la pénétrante Cannes-Grasse, celle du Paillon et les voies de desserte de Sophia-Antipolis.

PRINCIPAUX ECHANGES

Dans le sud-est et l'Italie



Troisième partie

Les orientations et les modalités d'application des lois « littoral » et « montagne »

Bande Côtière

Elle est définie par les 74 communes qui composent l'aire des trois schémas directeurs, plus deux communes de la basse vallée du Var.

Une carte hors texte, à l'échelle 1/100 000^{ème} fait apparaître les orientations et les objectifs. Cette carte permet notamment de localiser - et non de délimiter - les espaces naturels.

Littoral

Il comprend les 16 communes ayant une façade maritime, soumises à l'application de la loi « littoral ». Une carte hors texte à l'échelle 1/60 000^{ème} représente les protections et les modalités d'application de la loi.



1 - La Bande Côtière

■ L'ensemble de la Bande Côtière

La rareté des surfaces aménageables oblige à gérer l'espace de façon économe en renforçant les lieux déjà urbanisés : centres, secteurs à restructurer, et en protégeant les espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que les fleuves et les rivières.

■ Le Littoral

• **Particularités géographiques** : territoire remarquable par la diversité de ses sites, le littoral est très peuplé : 70 % de la population du département y réside (soit 700 000 habitants avec les 30 000 de Monaco). Les principaux moyens de transport, dont les aéroports et la voie ferrée, y sont implantés. Son patrimoine est riche et varié : luxueux fronts de mer urbains, grands lotissements, parcs résidentiels et espaces naturels, résiduels ou recréés.

• **Les orientations générales mettent l'accent sur :**

• **la protection prioritaire d'espaces naturels ou non urbanisés :**

- par des modalités d'application de la loi littoral fondées sur l'identification des espaces, sites, paysages et milieux les plus remarquables, ainsi que des principales coupures d'urbanisation ;
- par des objectifs complémentaires de protection qui ont conduit à définir des « espaces boisés et paysagers » structurant l'espace, des « parcs et jardins caractéristiques » et des « espaces agricoles » à maintenir.

L'ensemble de ces protections concerne 30 % du territoire des communes littorales.

• **un aménagement économe de l'espace fondé sur :**

• **des orientations ;**

- la restructuration de quartiers peu, ou mal, aménagés ;
- la requalification des espaces situés en front de mer ;
- l'extension limitée de l'urbanisation.

• **des modalités d'application de la loi littoral** qui sont énoncées pour expliciter la notion « d'extension limitée des espaces proches du rivage ».

Dans les « espaces proches du rivage », définis à partir de critères de proximité visuelle ou de « distance-temps », trois catégories d'espaces ont été identifiées afin d'appréhender l'extension limitée de façon globale :

- les « espaces urbanisés sensibles » qui représentent 25 % de ces espaces (patrimoine urbain à forte valeur paysagère, caps...) : la croissance urbaine y sera fortement encadrée et nécessairement très limitée ;
- les « espaces enjeux » qui représentent 5 % de ces espaces peuvent être restructurés, voire densifiés en cohérence avec les objectifs en matière de transport et d'habitat. Le paysage urbain y sera requalifié ;
- les « espaces neutres » qui ne présentent pas d'enjeux spécifiques à l'échelle départementale.

■ Les secteurs stratégiques

La basse vallée du Var

Au centre de l'agglomération azurienne, ce secteur est un axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays. L'embouchure du fleuve concentre les infrastructures majeures du département ; la plaine (2 000 ha) est occupée par de l'habitat, des équipements structurants et des activités diverses : agricoles, industrielles et commerciales.

Deux orientations principales sont retenues :

• **La prévention des risques naturels et l'aménagement du fleuve**

Des études ont permis d'évaluer à 3 500 m³/s le débit d'une crue centennale et à 5 000 m³/s, celui d'une crue exceptionnelle, de définir les secteurs urbanisés à protéger, d'apprécier la compatibilité du développement avec les risques. Le fleuve - son lit et ses berges - seront aménagés de façon à tendre vers un fonctionnement plus naturel. La gestion des ouvrages de protection devra être assurée et un plan de prévention des risques, établi.



Frange sud de la zone Montagne

Il s'agit des 32 communes de la Bande Côtière soumises à la loi montagne.

Dans le rapport, des cartes illustrent les modalités de gestion de l'urbanisation.



• L'aménagement de la plaine

L'espace « coupure » actuel sera transformé en espace « lien », où sera affirmé l'équilibre entre développement urbain et activités agricoles. Le marché d'intérêt national (MIN) sera transféré au Sud de Saint-Isidore et la Maison d'arrêt, au Nord de Lingostière. L'amélioration du paysage représente une orientation forte pour requalifier la vallée. Les ressources en eau seront protégées et les eaux usées épurées.

L'organisation des transports et des déplacements est fondamentale et concerne :

- l'accès à l'aéroport à partir d'une gare multimodale à Saint-Augustin ;
- le TCSP de Nice, raccordé à la ligne des chemins de fer de Provence. Ce système, traversant le fleuve, reliera Saint-Laurent-du-Var au Sud et Carros au Nord ;
- la création de la RN 202 bis pour desservir Carros et le Haut-Pays ;
- l'amélioration de l'entrée de Nice à partir de l'A8.

Le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions

Le parc, ses extensions et des sites associés, accueilleront en priorité la haute technologie.

• **Le parc** existant s'étend sur 2 350 ha, selon le principe 2/3 d'espaces protégés pour 1/3 d'espaces aménagés. Il ne reste plus que 20 % des espaces à aménager pour les activités. Plus de 35 000 emplois y sont prévus à terme (en 2000, on en compte 23 000). L'accessibilité devra être améliorée par des transports en commun articulés sur le chemin de fer littoral au niveau de la gare d'Antibes et en réalisant un échangeur sur l'A8 à Biot.

• **Les extensions Nord** concernent Valbonne, Opio, Le Rouret, Roquefort-les-Pins, Villeneuve-Loubet et la Colle-sur-Loup. Les espaces aménageables représentent 500 ha. 1 000 ha resteront protégés, incluant le golf, restructuré, de la Bégude à Opio. A terme, la « voie Est-Ouest », et un transport en commun en site propre permettront d'améliorer la desserte de ces extensions.

• **Des sites associés** favoriseront l'intégration des hautes technologies dans le département. Ils seront localisés à partir de critères tels que la disponibilité foncière, la proximité urbaine et un potentiel de 1 500 à 2 000 emplois. Leur développement s'effectuera dans le cadre de projets d'ensemble.

■ La Frange sud de la zone Montagne

• Les particularités géographiques principales :

- la proximité par rapport à la mer et aux grands pôles urbains ;
- une très forte dynamique démographique (62 000 habitants en 1999, soit deux fois plus qu'en 1975) ;
- un habitat de faible densité largement dominant (80 % des habitants permanents vivent dans des secteurs d'urbanisation de faible densité).

• Les orientations :

Elles sont fondées sur la maîtrise du développement : les espaces naturels et agricoles qui seront préservés représentent 80 % de la zone.

Les extensions de l'urbanisation s'effectueront en priorité dans les secteurs déjà équipés, même partiellement. De nouveaux espaces pourront également être ouverts à l'urbanisation afin d'accueillir les 20 000 habitants supplémentaires prévus d'ici 2020.

• Les modalités d'application de la « loi montagne »

Elles précisent :

• Les protections :

Les fonctions des « espaces, paysages et milieux les plus remarquables » et « caractéristiques » ainsi que celles des « espaces agricoles et pastoraux » ont été détaillées.

• La gestion de l'urbanisation :

La notion de village a été précisée : celui-ci comprend non seulement le centre ancien mais également les quartiers nouveaux les plus denses.

Les extensions de l'urbanisation pourront s'effectuer, en fonction des besoins, en continuité de ces quartiers, notamment en densifiant les secteurs déjà partiellement urbanisés, tout en préservant les éléments remarquables du paysage.

Le Haut-Pays

Il concerne les 87 communes situées au nord des Alpes-Maritimes. Toutes ces communes sont en « zone montagne ».



Quatrième partie

Les principes d'aménagement, Les politiques d'accompagnement

La DTA est l'aboutissement d'une réflexion sur l'aménagement du territoire...

... mais elle est également un point de départ : en effet, elle constitue un cadre de référence pour les actions à venir et sa pertinence devra être vérifiée au fil du temps.

Elle constitue donc un outil dont l'utilisation impliquera un pilotage, une actualisation et une évaluation.

2 - Le Haut-Pays

• Les particularités géographiques

La richesse patrimoniale est exceptionnelle (paysagère, floristique, faunistique, géologique...). Dans un territoire très contraint par le relief, l'occupation humaine est faible, inégale et dispersée : 30 000 habitants sur 3 200 km², soit 3 % de la population du département. Les formes urbaines sont très variées. L'agriculture est en déclin, l'exploitation de la forêt, peu développée. Le tourisme reste le moteur essentiel de l'économie bien qu'inégalement réparti, peu différencié et dépendant de l'enneigement des stations.

• Les orientations

La préservation de la richesse patrimoniale exige le maintien de la présence humaine, s'appuyant sur des activités diversifiées et un niveau d'équipement et de service à une échelle de territoire adaptée aux besoins de la population.

• Les modalités d'application de la « loi montagne »

• les protections :

- les « espaces, paysages et milieux les plus remarquables et caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard » ont été définis ;
- les « espaces agricoles et pastoraux » sont préservés en mettant l'accent sur leur rôle dans le maintien d'espaces ouverts et de paysages.

• la gestion de l'urbanisation :

- les notions de continuité et de hameau nouveau ont été précisées.
- **la continuité** implique la proximité visuelle, mais non la contiguïté des espaces bâtis. Les limites des extensions en continuité sont établies à partir des protections existantes et de critères liés à la topographie et aux paysages ;
- **les hameaux nouveaux** pourront intégrer l'habitat pavillonnaire existant. Ils sont caractérisés, en premier lieu, par des données qualitatives : leur forme urbaine doit être homogène et l'organisation des équipements doit être cohérente. Ils pourront accueillir indifféremment de l'habitat, des activités et des équipements. Leur importance quantitative, qui ne peut être fixée a priori, devra être compatible avec les besoins de développement de la commune ou du groupement de communes concerné.
- **des zones d'urbanisation future** de taille et de capacité d'accueil limitées pourront être créées.

Dans cette partie, sont décrits les grands principes d'aménagement pris en compte, ainsi que les politiques d'accompagnement au service de la mise en œuvre des objectifs et des orientations de la DTA qui concernent :

• **la coopération des collectivités** et notamment le développement de l'inter-communalité et de la coopération transfrontalière ;

• **la maîtrise de l'aménagement** qui devrait conduire à la création d'une agence de l'aménagement et des déplacements ;

• **la maîtrise foncière** devrait être assurée par un établissement public foncier ;

• **des actions spécifiques** sont envisagées dans les principaux domaines suivants :

- la gestion des risques naturels ;
- les espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- les nouvelles technologies de l'information et de la communication ;
- la basse vallée du Var ;
- les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis ;
- les transports ;
- l'habitat ;
- le Haut-Pays, dont la dynamisation est un objectif majeur auquel peut contribuer le parc national du Mercantour.

• la politique contractuelle

La DTA constitue un cadre de référence vis-à-vis des différents contrats passés à l'échelle européenne, régionale, des agglomérations et des pays.

L'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes

Engagement de l'élaboration : lettre interministérielle du 12 novembre 1997

Personnes publiques associées (procédure réglementaire)

- Conseil régional de PACA
- Conseil général des Alpes-Maritimes
- Communes de Grasse, Nice, Antibes, Cannes, Le Cannet, Cagnes-sur-Mer, Menton, Saint-Laurent-du-Var, Vallauris
- Comité de massif des Alpes du Sud
- Les trois Syndicats intercommunaux d'études et de programmation des schémas directeurs, (agglomérations de Nice, de Grasse-Cannes-Antibes et de Menton)
- Syndicats intercommunaux de Valberg, de la vallée de la Haute-Siagne, du pays d'accueil Provence 06, de la vallée du Loup
- Communautés de communes du Moyen-pays provençal, du Broc-Gattières-Carros, de Cians-Var, de la Tinée, de la vallée de l'Estéron, du canton de Saint-Auban, des « stations du Mercantour »
- Syndicats intercommunaux des transports en commun de Grasse-Antibes, des transports publics de Cannes et des transports collectifs (Bus Var Mer)
- SIVOM Estérel-Croix des Gardes-Bréguières, SIVOM du pays vençois

Organisation de la concertation

Création de 9 groupes de travail

4 groupes « thématiques » :

- Développement durable
- Enseignement supérieur et université
- Transports, étude intermodale
- Agriculture et forêt

5 groupes « géographiques » :

- Parc d'activités de Sophia-Antipolis
- Vallée du Var
- Bande côtière
- Haut-Pays
- Mer

Participants aux groupes de travail :

- Les personnes publiques associées
- Les parlementaires
- Les chambres consulaires
- Des collectivités locales
- Des organismes, associations, experts ...

Premier projet de DTA (mai 2000)
consultation et mise à disposition du public
Nouveau projet de DTA (juillet 2001)

Instruction réglementaire

Délibération des Personnes publiques associées, ainsi que des communes littorales

Enquête publique

Projet de DTA modifié

Décret interministériel approuvant la DTA après avis du Conseil d'État