Les 20 questions évaluatives

Elles sont classées selon les 3 orientations de la DTA:

I - Conforter le positionnement des Alpes Maritimes:

I -1 Améliorer la qualité des relations

a) Quelles évolutions du trafic aérien sur l'aéroport Nice Côte d'Azur? Quelle desserte aérienne du Sud-Est ?

b) Quel renforcement du rôle des voies ferrées?

c) Quel niveau de service de l'A8? Quel renforcement de l'armature principale routière et autoroutière?

I – 2 Conforter les pôles d'excellence

a) Quel confortement de l'activité touristique par l'amélioration des conditions d'accueil des bateaux de croisière?

b) Quel développement pour le parc d'activité de Sophia Antipolis?

c) Quel développement de l'enseignement supérieur et de la recherche?

II - Préserver et valoriser l'environnement

II – 1 Prendre en compte les risques naturels, gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets

a) Quelles améliorations de la mise en sécurité des personnes et des biens vis-à-vis des risques naturels?

b) Quelles améliorations dans la gestion du cycle de l'eau ?

c) Quels progrès dans l'élimination des déchets ?

II – 2 Préserver les paysages, les espaces et milieux naturels, maintenir et développer les activités agricoles

a) Quel respect par l'urbanisation des espaces naturels et forestiers de la bande côtière?

b) Quel respect des espaces remarquables du littoral (partie terrestre – y compris les coupures d'urbanisation, espaces boisés et paysagers, parcs et jardins caractéristiques – et partie maritime) ? Quel respect des espaces les plus remarquables et espaces caractéristiques de la montagne?

c) Quel maintien de l'affectation agricole des surfaces localisées et quantifiées de la bande côtière ? Dans le Haut Pays, quel maintien ou remise en état des pâturages intermédiaires?

III - Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

a) Quelle gestion économe de l'espace? Quelle répartition territorialisée de la population et de la croissance urbaine? Quel confortement de la structure polycentrique de la Bande Côtière ?Quel renforcement des bourgs centres dans le Haut Pays?

b) Quelles restructuration et requalification proposées/réalisées pour le « secteur stratégique » de la basse vallée du Var, tenant compte des orientations d'aménagement de la DTA?

c) Quelles améliorations à l'accessibilité du « secteur stratégique » de Sophia Antipolis? Quelles extensions nord au site? Quelle réalisation de sites associés (cf fiche III-g)? Quelle offre nouvelle de logements ?

d) Quels projets d'ensemble proposés/réalisés pour la restructuration et/ou la densification des 15 «espaces-enjeux» (dont 13 sur le littoral)?

e) Quel rééquilibrage de l'offre de logements et quelle réponse aux perspectives de développement? (Quelle production de logements sociaux, intermédiaires et libres?)

f) Quelles réalisations pour le développement des transports collectifs et d'un réseau maillé de TCSP?

g) Quel rééquilibrage de l'emploi dans l'Est du département ?

h) Quel respect des modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi montagne? À la loi littoral?

I-1-a)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre :
Conforter le positionnement des Alpes maritimes :

Améliorer la qualité des relations :

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quelles évolutions du trafic aérien sur l'aéroport Nice Côte d'Azur *(risque de saturation)*? Quelle desserte aérienne du Sud Est?

Référence DTA: Rapport page 39

« 1- 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.

2- 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.

3- d'étudier aussi les sites susceptibles, dans l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de recevoir une nouvelle implantation aéroportuaire. »

Éléments d'analyse

1- En 2012, malgré un contexte économique difficile, l'aéroport Nice Côte d'Azur a battu son record absolu de trafic en franchissant le cap des 11 millions de passagers, soit une progression de 7,4% de son trafic par rapport à 2011 qui représentait déjà une année record.

En 2013, cette tendance s'est confirmée avec 11 540 600 passagers

Si ce rythme de croissance se maintient dans les années à venir, la plate-forme aéroportuaire dans sa configuration actuelle sera saturée à moyen terme.

L'évolution des objectifs du projet LGV PACA, renommé Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et le report à un horizon plus lointain de son calendrier de réalisation ne permettent plus d'envisager avant 2030 un transfert du trafic aérien vers le ferroviaire pour certaines liaisons nationales, notamment entre Nice et Paris

Des investissements lourds sont programmés par la société des Aéroports de la Côte d'Azur pour repousser l'échéance de saturation de l'aéroport niçois.

2- La DTA en 2003 prévoit de tirer un meilleur parti de la complémentarité entre les grands aéroports existants de la région: Marseille, Toulon et Nice. Mais il semblerait que l'aéroport de Nice se positionne plutôt en concurrent par rapport à l'aéroport de Marseille, d'une part, en renforçant pour les voyageurs mais aussi pour les compagnies la qualité des services offerts et des installations mises à disposition, d'autre part, en développant de nouvelles destinations tant sur le territoire national qu'à l'international et enfin en cherchant à attirer de nouvelles compagnies.

La société des Aéroports de la Côte d'Azur a signé en novembre 2012 un contrat de gestion avec l'aéroport d'Albenga – San Remo pour une durée de 10 ans couvrant le marketing et la commercialisation de l'aéroport d'Albenga-San Remo.

Distant de 120 km de Nice, situé en Ligurie, cet aéroport spécialisé dans l'aviation d'affaires offre une piste complémentaire à Nice et Cannes-Mandelieu, disponible notamment aux périodes de pointe.

Fin juillet 2013, la Société des aéroports de la Côte d'Azur a acquis 99,9 % des actions de la société Aéroport du golfe de Saint-Tropez. L'aéroport varois a traité 7.000 mouvements d'aviation d'affaires en 2012. En récupérant la gestion de la plate-forme de Saint-Tropez, la SACA renforce son accueil disponible pour l'aviation commerciale sur la Côte d'Azur et la Riviera italienne.

La Saca poursuit ainsi une stratégie de synergie entre les aéroports de la Côte d'Azur tant en aviation d'affaires que peut-être demain dans l'aviation commerciale en tentant d'obtenir, conjointement avec la CCI du Var, la gestion de l'aéroport de Toulon-Hyères.

3- Enfin, une nouvelle implantation aéroportuaire dans l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur évoquée dans la DTA paraît à ce jour inenvisageable pour les deux principales raisons suivantes:

- le §2 de l'article 12 de la loi Grenelle I sur l'environnement précise que "la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales",

- des oppositions fortes liées à des enjeux environnementaux se manifestent pour ce type d'équipement (cf. Aéroport Notre Dame des Landes)..

Conclusion

Par rapport aux orientations de la DTA, l'évolution de la situation économique internationale depuis 2003 d'une part et d'autre part les investissements lourds réalisés retardent l'occurrence du seuil de saturation de l'aéroport Nice Côte d'Azur. L'aéroport Nice Côte d'Azur a développé sa complémentarité avec d'autres aéroports d'affaires de la Côte d'Azur et de la Riviera italienne ; une recherche de complémentarité est en cours avec Toulon ; mais il se positionne plutôt en concurrent vis-à-vis de l'aéroport de Marseille.

Depuis 2003, la sensibilité des enjeux environnementaux ne permet plus d'envisager la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans l'Est de PACA.

Quelques chiffres:

	Nice	Cannes	Marseille	Toulon
Passagers commerciaux (2012)	11 189 896		8 295 479	579 000
Passagers commerciaux (2003)	9 141 525			
Mvts d'avions commerciaux (2013)	130 512	11 109		
Mvts d'avions commerciaux (2003)	130 527			
Nbre de compagnies régulières (été 2012)	59			
Nombre de destinations (été 2012)	103			
Nombre de fréquences hebdomadaires (été 2012)	1 365			
Seuil de saturation	14 000 000			

I-1-b)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Conforter le positionnement des Alpes maritimes:

Améliorer la qualité des relations:

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel renforcement du rôle des voies ferrées?

Référence DTA: rapport page 41 « 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. »*

Eléments d'analyse

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui se substitue au projet de Ligne à Grande Vitesse Provence Alpes Côte d'Azur répond aux orientations de la DTA 2003 mais selon un calendrier beaucoup plus étalé dans le temps compte-tenu des contraintes budgétaires actuelles.

Par décision en date du 9 juillet 2013, le premier ministre a retenu, sur la base des propositions formulées par la Commission Mobilité 21 dans son rapport du 27 juin 2013:

– le traitement des noeuds ferroviaires de Marseille et Nice à l'horizon 2030,

– la poursuite de la réalisation de la ligne nouvelle à l'horizon 2050.

Pour les mêmes raisons, le doublement du tronçon de voie ferrée italienne entre Vintimille et Gênes, dont l'achèvement était initialement prévu vers 2005, ne sera totalement réalisé qu'à l'horizon 2018.

Le renforcement de la capacité de la voie ferrée littorale notamment par la création d'une voie supplémentaire à l'ouest de Nice est en cours.

La réalisation de la troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer a été achevée fin

2013 et ce tronçon a été mis en service le 15 décembre 2013.

Le prolongement de cette troisième voie au-delà de Cagnes/Mer est lié au tracé de la ligne nouvelle et notamment son point de jonction avec la ligne littorale. Sa réalisation, dans une configuration certainement différente, va donc être sensiblement retardée.

La réalisation d'une nouvelle gare à Nice Saint Augustin avec 6 voies à quai (8 à l'horizon 2040) permet d'éviter la réalisation d'une troisième voie entre Nice Saint Augustin et Nice Ville dont les travaux s'avéraient pratiquement impossibles en raison des contraintes du site et de l'exploitation ferroviaire sur les lignes actuelles.

Par ailleurs une étude vient d'être lancée dans le cadre du CPER 2007 – 2013 pour améliorer la desserte ferroviaire entre Mandelieu-La Napoule et Vintimille. L'objectif est de déterminer un programme d'investissement à réaliser lors du prochain CPER pour améliorer rapidement les performances de la ligne en terme de fiabilité, de capacité et de vitesse. Ce programme devra rester compatible avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.
Cette amélioration est nécessaire et urgente car malgré l'amélioration notable de l'offre TER, la fréquentation est en baisse en raison principalement de la fiabilité très dégradée du service.

Conclusion

Par rapport à ce qu'envisageait la DTA en 2003, les projets ferroviaires ont tous subi un retard important dans leur réalisation. Si la mise en service de la 3ème voie entre Antibes et Cagnes/Mer est effective depuis la fin 2013, c'est la réalisation du nœud ferroviaire niçois prévu dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui permettra de franchir un pas important en terme de fiabilité, de qualité de desserte et d'accroissement de l'offre. Son horizon de mise en service est cependant fixé à 2030.

Quelques chiffres:

➔ Évolution de l'offre TER

	2005	2010
Cannes / Nice	80	112
Nice / Vintimille	64	101
Nice / Breil	12	12
Nice / Drap	26	26
Cannes / Grasse	33	37

➔ Évolution de la fréquentation du réseau ferroviaire (tous trains confondus)

	2005	2010
Intra 06	11 753 711	11 192 239
Echange 06	4 534 719	3 684 413
Total 06	16 288 430	14 877 252

– Evolution de la fréquentation TER sur les principales sections

	2005	2010
Cannes / Nice	8 119 435	6 614 618
Nice / Vintimille	7 186 380	7 366 767
Nice / Breil	294 554	236 681
Cannes / Grasse	571 905	459 293

➔ Fréquentation des principales gares

	2005	2010
Antibes	2 095 000	1 857 000
Cannes	3 702 000	3 221 000
Grasse	313 000	208 000
Monaco	4 225 000	4 534 000
Nice Ville	7 329 000	6 522 000

➔ Nombre de kilomètres de voies nouvelles (depuis 2003)

2005	2013
+ 19 km (Cannes-Grasse)	+ 11 km (3ème voie littorale)

➔ Principaux résultats issus de l'enquête ménages-déplacements 2008/2009

- ➔ baisse de l'usage du train entre EMD 1998 et EMD 2008 pour les principales raisons suivantes:
  - amélioration de l'offre des cars sur des services "concurrents" et tarification attractive (ticket unique à 1 €
  - fortes perturbations pendant la période d'enquête
  - le processus de cadencement n'a été engagé qu'en fin de période d'enquête et n'avait donc pas encore produit d'effet.
- ➔ seulement 1% des résidents 06 utilise le train tous les jours ou presque et 75% ne l'utilisent jamais.
- ➔ le train (TER) représente en 2008 7% de la mobilité en transports collectifs. Il en représentait 10% en 1998.

Les résultats de l'enquête ménages-déplacements sont cohérents avec les résultats d'exploitation des transports ferroviaires.

I–1-c)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Conforter le positionnement des Alpes maritimes:

Améliorer la qualité des relations:

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel niveau de service de l'A8?

Quel renforcement de l'armature principale routière et autoroutière?

Référence DTA: rapport page 42 « Afin de préserver un niveau de service satisfaisant sur l'A8, 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.

Eléments d'analyse

La réalisation d'une infrastructure autoroutière nouvelle, au nord ou à proximité de l'autoroute A8 actuelle dans sa section comprise entre Nice Saint-Isidore et Nice Est, et d'une nouvelle liaison routière est – ouest entre la rive gauche du Var et le secteur nord d'Antibes a fait l'objet d'un débat public sous maîtrise d'ouvrage de la DDTM des Alpes-Maritimes en 2005.

Par décision en date du 26 juillet 2006, le ministre chargé des transports avait émis un avis favorable sur la poursuite du projet.

Cependant, dans un contexte en évolution où les enjeux environnementaux devenaient prioritaires pour le respect des objectifs de développement durable, le

Schéma National des Infrastructures de 2011 n'a pas retenu ce projet. Les études ont dès lors été stoppées.

Depuis le début des années 2000, la société Vinci-Autoroutes, concessionnaire des autoroutes A8 et A500 dans les Alpes-Maritimes, a engagé un important programme de travaux pour maintenir un niveau de service satisfaisant malgré l'augmentation régulière du trafic.
Les principaux aménagements suivants ont été réalisés :

- création d'une bretelle directe de Cannes vers Nice et d'une bretelle directe d'accès à l'A8 depuis la Pénétrante Cannes-Grasse au niveau du diffuseur Churchil implanté sur la commune de Mougins pour réduire la saturation du giratoire et des voies d'accès ;
- réaménagement des barrières de péage d'Antibes-Est pour améliorer l'accès à Sophia-Antipolis et aux quartiers nord d'Antibes ;
- augmentation du nombre de barrières de péage de Nice Saint-Isidore pour améliorer les conditions d'écoulement du trafic ;
- recalibrage à 2x3 voies de la section Nice Saint-Isidore / Nice Saint-Augustin pour accroître la capacité de l'autoroute ;
- raccordement direct de la RD 6202bis à l'autoroute A8 pour faciliter les échanges entre le littoral et les Haut et Moyen-Pays ;

Des opérations importantes sont en cours ou programmées à court terme :

–

- réaménagement des échangeurs Nice-Promenade et Nice Saint-Augustin pour améliorer l'accessibilité au secteur du Grand Arénas et à ses principaux grands pôles d'équipements : Aéroport, MIN, quartier d'affaires de l'Arénas, CADAM, futur pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport, futur Centre des Congrès ;
- mise à 2x3 voies de la section Nice-Saint Augustin / Saint Laurent-du-Var, dernière section actuellement à 2 voies dans les Alpes-Maritimes à l'exception de quelques tunnels dont le recalibrage serait problématique ;
- réaménagement des aires de service du Picolaret et des Bréguières pour en augmenter les capacités d'accueil des poids lourds qui doivent respecter l'obligation de repos à période déterminée ;
- réalisation du demi-diffuseur de Biot orienté vers Nice pour améliorer la desserte des quartiers est d'Antibes et Sophia-Antipolis.

A plus long terme, le raccordement direct de la voie P.Mathis à l'autoroute A8 par un tunnel passant sous la colline de la Victorine pourrait être envisagé.

Il convient également de souligner l'important programme de travaux d'amélioration de la sécurité des tunnels des autoroutes A8 et A500, totalement achevé fin 2013. C'est ainsi que plusieurs arrêtés préfectoraux, approuvant la poursuite de l'exploitation des tunnels ont été signés en 2012 (A500 Tunnel de Monaco), 2013 (A8 section St Isidore-La Turbie) et 2014 (A8 section La Turbie-frontière Italienne)

A noter que la réalisation d'un diffuseur autoroutier dans le secteur des Bréguières est régulièrement demandée pour une meilleure desserte du secteur sud de Sophia-Antipolis.
Dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, la réalisation d'une nouvelle gare « ouest Alpes-Maritimes » sur le territoire de la commune de Mougins nécessitera la création de cet échangeur pour son accessibilité.

Le développement des transports collectifs urbains dans le secteur, notamment le BHNS Antibes – Sophia Antipolis devrait conduire à une diminution du trafic sur A8 et donc permettre conformément aux orientations de la DTA de réaliser cet échangeur.

Conclusion

Avec le renforcement des objectifs de développement durable et de prise en compte des enjeux environnementaux, la priorité est clairement donnée à l'optimisation de l'exploitation des réseaux routiers existants et au développement des modes alternatifs.

Quelques chiffres:

	2005	2010
Evolution globale du trafic autoroutier depuis 2000	+ 0,03%	+ 1,95%

Fréquentation de l'A8 par section	2005	2010
Mougins - Antibes	86 720	90 230
Antibes - Bouches du Loup	110 930	116 626
St Laurent - Nice Promenade	132 900	151 130
St Isidore - Nice Nord	70 890	72 056
Nice Est - Monaco	45 860	48 232
Monaco - La Turbie	30 880	31 370

	2005	2010
Fréquentation A500	14 980	17 218

	2005	2010
Nombre de perturbations enregistrées	4 159	5 562

	2005	2010
Volume des encombrements en h x km	12 848	16 934

Nota : une fois le niveau de saturation de l'itinéraire atteint, une faible augmentation du trafic peut conduire à un nombre de perturbations et un volume d'encombrements très importants.

I–2-a)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Conforter le positionnement des Alpes maritimes:

Conforter les pôles d'excellence

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel confortement de l'activité touristique par l'amélioration des conditions d'accueil des bateaux de croisière?

Référence DTA: rapport page 43 « l'amélioration des conditions d'accueil des bateaux de croisière par l'aménagement du port de Nice 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. »

Éléments d'analyse

1) Le projet d'extension du port de Nice a fait l'objet d'un débat public (octobre 2001/janvier 2002) qui a conduit à l'abandon du projet d'extension du port de Nice comme tête de ligne.

Si la capacité d'accueil est restée globalement constante, la fréquentation a considérablement augmenté sur la Côte d'azur en particulier sur Cannes

Indicateur d'évaluation : Activité croisière – évolution du trafic source CCI

- pour Nice-Villefranche

2002 : 299 000 passagers

2012 : 364 000 passagers

- pour Cannes - Antibes

2002 : 103 000 passagers

2012 : 339 000 passagers

Ces données sont cependant à considérer avec précaution. En 2008 par exemple, le port de Nice accueillait 515 000 passagers. Il suffit qu'une année un navire ne soit pas programmé dans un port pour que les chiffres fluctuent fortement.

La tendance générale globale sur la période considérée est néanmoins nettement orientée à la hausse.

L'absence de réalisation de l'extension du port de Nice n'a pas eu d'effet négatif sur l'activité touristique.

2) Ce projet portuaire s'inscrivait dans un objectif de diversification de l'offre touristique, et de souhait de maintien de cette activité comme domaine d'activité majeur dans le département.

D'après une étude INSEE publiée en février 2012 (données 2007), le département des Alpes-Maritimes, avec 48 800 emplois liés au tourisme , est le premier

employeur touristique au sein de la région PACA - elle-même destination touristique de première importance au niveau national. Un tiers des emplois touristiques dans la région se situent dans le 06. Dans le département, la part de l'emploi touristique sur l'emploi total, est de presque 11 % - dans le Var cette part est de 9 % et dans les Bouches du Rhône, de 5 %.

Les atouts du département sont liés à sa façade maritime attractive et son territoire de montagne ; les pôles urbains importants favorables au tourisme d'affaire, les infrastructures existantes et celles en projet, et les activités industrielles et tertiaires, liées aux technologies de pointe et orientées vers l'international.

Par ailleurs depuis 2003, de nouveaux pôles culturels se sont développés (musée Bonnard - Le Cannet, musée Cocteau – Menton) ; dans le Haut Pays, de nouvelles offres touristiques se sont créées (Alpha, le parc des loups – Saint Martin Vésubie ; la réserve biologique des Monts d'Azur où se côtoient bisons et chevaux de Przewalski – Andon), les équipements des stations de sport d'hiver se sont modernisés ; en bord de mer, le parc d'attraction Marineland d'Antibes a fait évoluer son offre ; les aménagements de front de mer (Cagnes, Nice...) les pistes cyclables du littoral ou de la basse vallée du Var offrent désormais des itinéraires touristiques ou de loisirs pour un public local et saisonnier.

Des perspectives s'ouvrent également avec la nouvelle station thermale de Berthemont les Bains, la création récente du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur, et la candidature du Parc National du Mercantour associé au Parco Naturale Alpi Maritime au processus de classement de leur territoire au Patrimoine Mondial de l'Humanité de l'Unesco.

En conclusion

L'ensemble des partenaires locaux œuvrent de manière à maintenir la place importante de l'activité touristique dans les Alpes-Maritimes, en diversifiant l'offre, et en élargissant l'espace touristique.

,

I–2-b)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Conforter le positionnement des Alpes maritimes:

Conforter les pôles d'excellence

Ce que l'on cherche à évaluer :

Quel développement pour le parc d'activité de Sophia – Antipolis?

Référence DTA:

Rapport page 43 « 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. »

1) Sur le plan économique → « 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. »

2) Dans le domaine de l'aménagement du territoire (cf fiche III-c)→ « Les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis deviennent nécessaires à court terme (...) » « Des sites associés au parc d'activités, réparis dans la Bande Côtière, seront définis, afin notamment de favoriser l'intégration des technologies de l'informtion en tant qu'outil principal du développement économique local ».

3) Dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche (cf fiche I-2-c)→ « La valorisation du parc de Sophia-Antipolis » par le renforcement du pôle d'excellence information-communication-télécommunication via: l'implantation d'écoles et de laboratoires spécialisés regroupés dans un "campus des sciences et techniques de l'information et de la communication" ; le renforcement du pôle biologie-santé; le regroupement d'activités orientées vers la création d'incubateurs, la veille technologique, l'aide aux PMI – PME; l'amélioration des structures d'accueil

Éléments d'analyse

1) Sur le plan économique

Le parc de Sophia a été créé il y a environ 45 ans, sur un modèle qui alors était tout à fait innovant ; son développement a aujourd'hui atteint sa pleine maturité, concentrant de très nombreux emplois de haut niveau et continuant à se développer malgré la crise économique actuelle. Ces 10 dernières années, le nombre d'emplois s'est accru d'environ 50 % en passant de près de 21 000 à 31 000 et le nombre de raisons sociales de 1200 à 1500.

Cependant, depuis 2000, la croissance du parc est principalement due aux entreprises déjà implantées sur le site.

Par ailleurs si tous les secteurs d'activités ont vu leur nombre d'emplois évoluer depuis 2000, le domaine de l'environnement peine à réellement décoller avec

seulement 290 emplois en 2010, soit 1 % du parc.

Les deux secteurs les plus pourvoyeurs d'emplois sont les TIC et les Services à la production avec respectivement 42 % et 33 %. Il convient cependant de remarquer que si le secteur des TIC est passé de 5000 à 13 000 emplois sur les deux dernières décennies, il n'a gagné que 1000 emplois sur la dernière.

L'exception qu'a constituée la technopole de Sophia-Antipolis à sa création s'est banalisée et de nombreux concurrents sont apparus, tant en France qu'à l'étranger (technopoles locales ou très grands parcs technologiques).

Par ailleurs comme le montre la fiche III g), les « sites associés au Parc » prévus localement au début des années 2000, n'ont pas vu le jour.

Enfin, un élément nouveau et fort dans ce contexte se constitue depuis 2008 : la structuration de l'Eco Vallée, avec laquelle une recherche de dynamique commune devra être menée (cf fiche III b).

La DTA indiquait que des « orientations claires dans les domaines de l'économie, de l'aménagement du territoire » notamment, devaient être définies : ces réflexions sont aujourd'hui en cours, via la prospective Sophia 2030 (cf ci-dessous) mais en grande partie sur l'aménagement plus que sur la stratégie économique d'un Sophia nouveau ou revisité (avec probablement une meilleure synergie à trouver entre la Fondation de Sophia et la communauté d'agglomération)

2) Dans le domaine de l'aménagement du territoire

L'Etat et les collectivités locales ont lancé diverses réflexions urbaines, paysagères et fonctionnelles visant à définir les grandes orientations d'aménagement de la technopole de Sophia Antipolis à l'horizon 2030 suite à un courrier du ministre (JL.Boorlo) en date du 13 mars 2009. Ces études dépassent le strict plan économique mais le prennent en compte dans l'idée de promouvoir un aménagement plus équilibré et non centré uniquement sur les hautes technologies. Le secteur recherche-développement et enseignement supérieur seraient privilégiés autour d'une cité de l'innovation qui valoriserait les savoir faire de Sophia.

Ainsi, comme développé dans la fiche III-c, l'option d'aménagement retenue est de mener des réflexions à caractère urbanistique et fonctionnel sur le périmètre actuel de la technopole de Sophia Antipolis avec notamment un « coup de loupe » sur les derniers espaces potentiellement urbanisables du Parc (400 hectares). Il a par contre été acté qu'à court-moyen terme le développement de Sophia se ferait dans le périmètre actuel, sans extension.

3) Dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche

Le campus SophiaTech a été créé ; il permet d'associer autour d'un même site l'ensemble des acteurs académiques : l'Université Nice-Sophia Antipolis, EURECOM, l'INRIA, le CNRS et l'INRA, soit 2 500 étudiants pour un effectif total de 3 500 personnes.

Ce campus a pour ambition d'être le support à l'innovation scientifique et technologique, mais devrait permettre également le développement de nouveaux usages des TIC dans les domaines tels que les biotechnologies et la santé, la gestion des risques, les bâtiments intelligents.

En conclusion

Si Sophia Antipolis, grâce notamment à ses nombreux atouts, a su maintenir son attractivité malgré la crise et la concurrence internationale - la réflexion en cours « Sophia 2030 » autour d'un projet ambitieux et fédérateur, est tout à fait

déterminante pour son avenir et donne de nouvelles perspectives à une technopole qui, dans un univers aujourd'hui plus concurrentiel à l'échelle mondiale, doit jouer sur des critères d'attractivité renouvelés.

Dans ce cadre, une recherche de dynamique commune entre Sophia-Antipolis et la Plaine du Var devra être poursuivie.

En 2003, les partenaires n'avaient en effet pas envisagé que le secteur stratégique de la Plaine du Var soit porteur pour un positionnement des Alpes-Maritimes aux niveaux national et international

I–2-c)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Conforter le positionnement des Alpes maritimes:

Conforter les pôles d'excellence

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel développement de l'enseignement supérieur et de la recherche?

Référence DTA: rapport page 44

1) « La valorisation du parc de Sophia-Antipolis » par le renforcement du pôle d'excellence information-communication-télécommunication via: l'implantation d'écoles et de laboratoires spécialisés regroupés dans un "campus des sciences et techniques de l'information et de la communication" ; le renforcement du pôle biologie-santé; le regroupement d'activités orientées vers la création d'incubateurs, la veille technologique, l'aide aux PMI – PME; l'amélioration des structures d'accueil

2) Le développement de l'université à Nice 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)

3) plusieurs implantations universitaires créées ou renforcées à : Antibes, dans le site dit des " Pétroliers "; à Cannes, l'IUT sera renforcé; à Grasse, 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 l'IUT doit être renforcé avec la perspective d'y accueillir des étudiants français et italiens

Éléments d'analyse

Les objectifs de la DTA de décembre 2003 s'inscrivent, concernant l'enseignement supérieur et la recherche, dans un cadre fixé 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 NTIC, attirer des étudiants et des chercheurs de haut niveau. La présence de la Technopole de Sophia-Antipolis, et la proximité de la frontière justifient des choix d'importance nationale ».

Le territoire des Alpes-Maritimes a connu une évolution relativement stable des effectifs étudiants sur la période (2003-2012), passant de 39 à 40 000 étudiants

La répartition géographique des structures d'enseignement supérieur et de recherche depuis 10 ans reste distribuée essentiellement entre les deux pôles majeurs de Nice et de Sophia-Antipolis:

En premier lieu, on peut constater que les formations supérieures de 1er cycle sont essentiellement localisées à Nice (à 65%), Sophia accueillant proportionnellement davantage de Masters (Eurecom, Skema, Polytech, les Mines ParisTech). La répartition des doctorants correspond aux domaines académiques de ces deux pôles, soit de façon schématique : les sciences dures à Sophia, les sciences

humaines à Nice. Concernant la recherche, la répartition des disciplines scientifiques, en tenant compte des regroupements réalisés ces dernières années (à partir de 2008), reflète plus une cohérence et une structuration en fonction de thématiques en interaction plutôt qu'une spécialisation par campus universitaire en particulier entre les deux « pôles » de Nice et de Sophia.

Ainsi la bipolarité du positionnement entre Sophia et Nice identifiée en 2003 par la DTA tend ces dernières années à se transformer en logiques de complémentarité et coopérations « croisées » entre les spécialités académiques de ces deux pôles.

1) La valorisation du parc de Sophia-Antipolis

La filière Services et Technologie de l'Information et de la communication s'est clairement renforcée. Les sciences du numérique sont quasiment toutes polarisées sur Sophia. 100% des effectifs de recherche sur Sophia (soit plus de 1200 chercheurs : I3s, Leat, Inria, Eurecom), et pour les étudiants en LMD de cette discipline (2 600), une répartition pour moitié sur Nice (UNS 1er cycle) et pour moitié sur Sophia (Polytech', Eurecom, Inria), sans compter les étudiants d'écoles privées.

En termes de positionnement économique, les emplois dans l'Informatique et la Communication représentent 42% des emplois en 2010, soit 13 000 emplois sur Sophia. En progression très régulière entre 2003 et 2008, ils ont marqué un net ralentissement depuis 2008 au profit des services. (Source SYMISA).

- L'ouverture du Campus Sophi@Tech inauguré en septembre 2012 constitue un site unique pour les acteurs de la filière STIC où sont regroupés l'Uns, Eurecom, le Leat (Uns-CNRS), et Inria avec 1500 étudiants à l'ouverture et 2500 personnels permanents visés à terme ; répondant à l'objectif de la DTA . La montée en charge d'Eurecom (200 à 250 étudiants en 2011) relocalisé au sein du Campus et de Polytech (+52% d'inscrits sur 2006-2011), dont les axes de formation-recherche appliquée sont cohérents avec la thématique du Campus contribue également à cet objectif.

Le rôle fédérateur de ce « lieu de rencontre, d'animation et de synergies » s'appuie sur un pôle accueil recherche : cafet', amphis, outils mutualisés, accueil des pôles de compétitivité, bureau dédié à la valorisation et au transfert, outils d'accompagnement à la création d'entreprises (ex incubateur Telecom ParisTech). Il s'appuie également sur un centre de ressources documentaire mutualisé (animation, accès aux connaissances, learning center …) qui n'est pas encore opérationnel. Les structures d'accueil « communes aux instituts d'enseignement et de recherche » (maison des chercheurs, centre de documentation), identifiées dans la DTA qui pourraient correspondre aux objectifs du campus SophiaTech ne sont à ce jour pas mis en œuvre.

- L'objectif de « carrefour de créativité et d'innovation », et de veille technologique reste difficile à mesurer. L'objectif est partiellement atteint quant au pouvoir « d'attraction » du site, et son effet d'entraînement sur l'écosystème. L'effet sur la création d'entreprises dans le secteur du numérique reste à prouver dans la durée, même si l'ouverture concomitante du Campus Sophi@Tech du Business Pôle sur Valbonne (pépinière, accueil des pôles de compétitivité, incubateur Paca est) peut brouiller la lisibilité de l'offre Sophipolitaine.

- Le renforcement du pôle biologie-santé sur Sophia est renforcé avec le confortement de l'IMPC (mixte CNRS-UNS) dont 3 projets de Labex (PIA) ont été

retenus dans la deuxième vague d'AAP(2012). En termes de recherche hormis ce laboratoire d'excellence, la recherche dans le domaine biologie-médecine-santé est centrée sur Nice, et répartie entre le Campus Pasteur-Larchet et le site de Valrose. La restructuration du Campus Pasteur à Nice s'est traduite par le regroupement d'un pôle santé fort associant CHU, formations universitaires et paramédicales (toutes deux en croissance : 3 200 étudiants à Pasteur, des structures privés ou associatives (Lacassagne, CNR Santé, problématiques cancer/vieillissement…) et des coopérations fortes avec le pôle « numérique » de Sophia. Les enjeux croisés STIC X Santé, ou Biotechnologie X STIC (ex imagerie numérique, simulation …) confortent les 3 compétences clés de Sophia (Telecom, Logiciel, Micro électronique) et pourraient générer sur la technopole de nouvelles opportunités.

- Le pôle Matériaux de l'Ecole des Mines de Paris (antenne) est l'un des 3 laboratoires portés par les Mines Paritech à Sophia. Le CEMEF a développé des compétences en recherche sur la mécanique et modélisation des matériaux dont les champs d'application industriels sont multiples et pourraient également trouver de nouveaux axes de recherche en lien avec le développement durable (et le positionnement de l'OIN Plaine de Var).

- Enfin sur 2007-2013, le CPER a consolidé en partie les infrastructures en recherche et plateforme et équipements, de la Technopole : Plateforme mutualisées OCA/UNS/INRIA, pôle oceanomed (UPMC-Villefranche), regroupement et GeoAzur sur Sophia.

2) Le développement de l'université à Nice

Globalement, l'objectif de confortement des pôles Niçois a été atteint, avec les efforts conjoints de l'UNS (stratégie immobilière et rapprochements interdisciplinaires), de l'État et des collectivités (CPER 2007-2013, Plan Campus Prometteur). Les pôles universitaires ayant connu les développements les plus décisifs se sont accompagnés d'une volonté forte de l'UNS d'accompagner la dynamique urbaine et économique du territoire :

- Le Campus Santé et la rénovation de la Tour Pasteur : adossé à la faculté de Médecine (3 200 étudiants), et accueillant également les formations para médicales nouvelles et l'odontologie, le pôle d'enseignement et de recherche Santé de Pasteur est surtout intégré à un écosystème d'acteurs autour du CHU : CAL (cancer-vieillissement), IRCAN, INSERM-CNRS (recherche), Plate-forme BioMed, Cancéropôle …. Composante centrale de la rénovation urbaine du quartier et de sa requalification, la Tour Pasteur contribue à l'objectif de la DTA et à une plus grande visibilité des compétences Santé de Nice.

- Le pôle sciences humaines et sociales de St Jean d'Angély : l'objectif d'affirmation d'un pôle interdisciplinaire économie-gestion-sciences humaines est atteint : 3 500 étudiants universitaires sur le site confortant les thématiques de formation-recherche (création de la Maison des Sc de l'Homme, de l'ISEM, relocalisation de l'IAE). Participant pleinement à la restructuration urbaine des quartiers Est de Nice impulsée par la Ville de Nice et NCA, le pôle Universitaire bénéficie d'un environnement attractif en terme de vie étudiante : desserte TRAM, BU, Cafétéria, logements étudiants (150) et pour 2014 une Maison de l'Etudiant (bureau du CROUS, offre multiservices) et des logements pour chercheurs (50). Le développement du « Campus SJA » s'est fait avec l'appui des collectivités (Ville de Nice, CG06…) via l'Opération Campus Prometteur (vie étudiante et Faculty Club).

- Le site de la Plaine du Var : à l'origine axé sur les STAPS, qui représentent 1 400 étudiants (en baisse régulière entre 2003 et 2008, puis en légère progression depuis 2008).

L'objectif par rapport à la DTA de 2003 a évolué avec le projet d'OIN. La définition de la stratégie de l'Eco-Vallée portée par la Métropole NCA et l'EPA de la Plaine du Var a affirmé le positionnement concernant la formation et l'enseignement supérieur. La thématique de l'éco-quartier Méridia sur l'innovation, sur l'accueil des technologies vertes et sa vocation de « démonstrateur » d'application liées au développement durable, s'est accompagné, de l'implantation courant 2012 de l'IMREDD sur les axes « eau, bâtiment intelligent, énergie, risques ». L'UNS a ainsi reconfiguré ses formations et champs de recherche sur de nouvelles problématiques (en complémentarité de Sophia): 100 chercheurs, 50 doctorants et 800 étudiants universitaires sont ainsi prévus à terme sur cette thématique.

- Les autres pôles universitaires ont été confortés de façon moins structurante, dans une logique plus autonome par rapport aux dynamiques du territoire : appui aux laboratoires d'excellence en sciences dures à Valrose (Ex Laboratoire Dieudonné en Maths …), modernisation du pôle de Carlone qui compte 5 000 étudiants (Lettres et Langues).

Deux thématiques ont évolué depuis 2003 au sein de l'UNS:

1/le tourisme : constitution progressive d'une filière potentiellement attractive : DUT à Cannes, formations professionnalisantes, création de l'Institut Ulysse regroupant les formations UNS en Tourisme

2/ l'International (IDPD) où les compétences en Droit de l'UNS sont reconnues (2 labos, 250 étudiants essentiellement deuxième cycle).

3) La création ou le renforcement à moyen ou long terme d'implantations universitaires

Les logiques à l'œuvre ces dix dernières années au niveau national s'inscrivent dans le contexte suivant : fin de la politique de développement d'antennes universitaires, rapprochement entre filières de formation et positionnement économique des territoires, développement de formation spécialisées au détriment de filières généralistes, comme le montre les exemples suivants :

- Cannes, renforcement de l'IUT.

L'ambition a été plus forte que celle envisagée dans la DTA, avec la mobilisation de la Ville, pour dépasser le seul développement d'une antenne de l'IUT et aller vers un pôle universitaire clairement identifié, conçu à partir du socle existant. Les formations universitaires totalisent 450 étudiants auxquels s'ajoutent des BTS et classes prépas (soit 1 500 étudiants au total en 2010). Entre 2003 et 2010 le positionnement économique de Cannes s'est conforté autour de 3 thématiques du territoire ouvertes sur des secteurs innovants, porteurs d'emploi, et cohérents avec l'image de la Ville: tourisme, journalisme, jeux vidéos.

Le développement de filières de formation universitaire s'est concrétisé par le confortement de l'IUT (DUT et Licences Pro info com spécialisées en journalisme, licences pro audio-visuel) et la mise en place de formations nouvelles ou relocalisées : Master MAPI option Jeux Vidéos, Licence Pro Tourisme-Hôtellerie (Management et Innovation Touristique). La proximité de Sophia pourrait contribuer à l'avancée de ces projets à haute teneur technologique (image 3D, modélisation),

en lien direct avec le projet économique et urbain de Technopole de l'Image (accueil de sociétés et startups) et la future Cité du Cinéma.

- Grasse, projet d'une formation dans l'aromatique et la chimie fine.

L'objectif a été atteint et dépassé dans son effet d'entraînement sur la structuration de la filière, avec une forte synergie avec les professionnels et le monde économique. Le Master 2 FOQUAL de l'UNS est installé depuis 2010 au sein de l'Espace Louis Lions, en prise directe avec les laboratoires. Les principes de l'alternance, les conventions de stage avec la pépinière InnovaGrasse, la présence du Pole PASS et des professionnels de la filière Arôme Parfum (PRODAROM) font l'attractivité de ce cursus. D'autres formations sont envisagées pour consolider cette thématique : cycles d'ingénieurs (ESIAP), Management de l'Innovation (SKEMA), DU avec les professionnels et pour les cycles universitaires rapatriement du Master 1 FOQUAL (depuis Nice). Là encore, l'accompagnement de la collectivité au projet universitaire a été soutenu.

- Menton, renforcement de l'IUT pour accueillir des étudiants français et italiens

La situation transfrontalière de l'est du département offre des opportunités pour l'offre de formations spécifiques et l'accueil d'étudiants étrangers.

Si l'IUT de Menton bénéficie de cette situation, ses formations étaient et sont toujours déconnectées d'un positionnement à l'international. Elles concernent les Sciences sociales et Sc de l'éducation, peu orientées vers des recrutements d'étudiants étrangers.

Par contre le développement et l'agrandissement (courant 2011) de Sc Po Paris à Menton contribue à lui seul à ce positionnement international, avec des cursus attractifs (collège universitaire Moyen Orient Méditerranée), tournés vers les enjeux politiques, économiques et sociaux des pays du pourtour méditerranéen, du Moyen-Orient et du Golfe. Avec un accueil d'étudiants d'Europe, du Maghreb, et du Moyen Orient et de personnalités (professeurs, intervenants) du monde entier le site de Menton se positionne en lien avec les rives de la Méditerranée.

- Antibes, création d'un nouveau pôle universitaire dans le site des « Pétroliers ».

Ce projet n'a pas été réalisé.

Conclusion

On voit donc que si les 3 objectifs de la DTA ont été globalement atteints, une analyse détaillée met en relief des éléments nouveaux par rapport aux perspectives assignées en 2003.

En effet, depuis 10 ans, le contexte législatif et les stratégies nationales ont fortement évolué : autonomie des universités, politiques nationales plus favorables aux regroupements de sites qu'au déploiement d'antennes, Plan Campus, Programme Investissements d'Avenirs etc.

Les collectivités locales et territoriales ont également conforté leur implication qui s'est traduite dans les Alpes-Maritimes, par des stratégies d'accueil et de renforcement d'établissements ou par des coopérations avec l'université autour de projets urbains.

II– 1-a)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Prendre en compte les risques naturels, gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quelles améliorations de la mise en sécurité des personnes et des biens vis-à-vis des risques naturels?

Référence DTA: rapport page 47 « 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. (...)Les risques dus aux avalanches concernent une part importante de la zone Montagne. Les risques sismiques doivent être pris en compte notamment par l'application des normes de construction. »

Éléments d'analyse

La DTA renvoie à la politique de prévention et de gestion des risques, en la qualifiant de « donnée de base de l'aménagement » ; depuis 2003, cette politique a beaucoup évolué aux niveaux national et départemental :

– d'une part grâce au maintien de l'effort de production des PPR, tous risques confondus
– mais aussi d'autre part grâce à la signature et à la mise en œuvre de Plans d'actions de prévention des inondations (PAPI) et à la mise en œuvre de la directive européenne dite « directive inondations »
– et au développement des outils d'information des populations

1) Les PPR dans le département

Cf tableau ci-dessous : les PPR approuvés depuis 1995

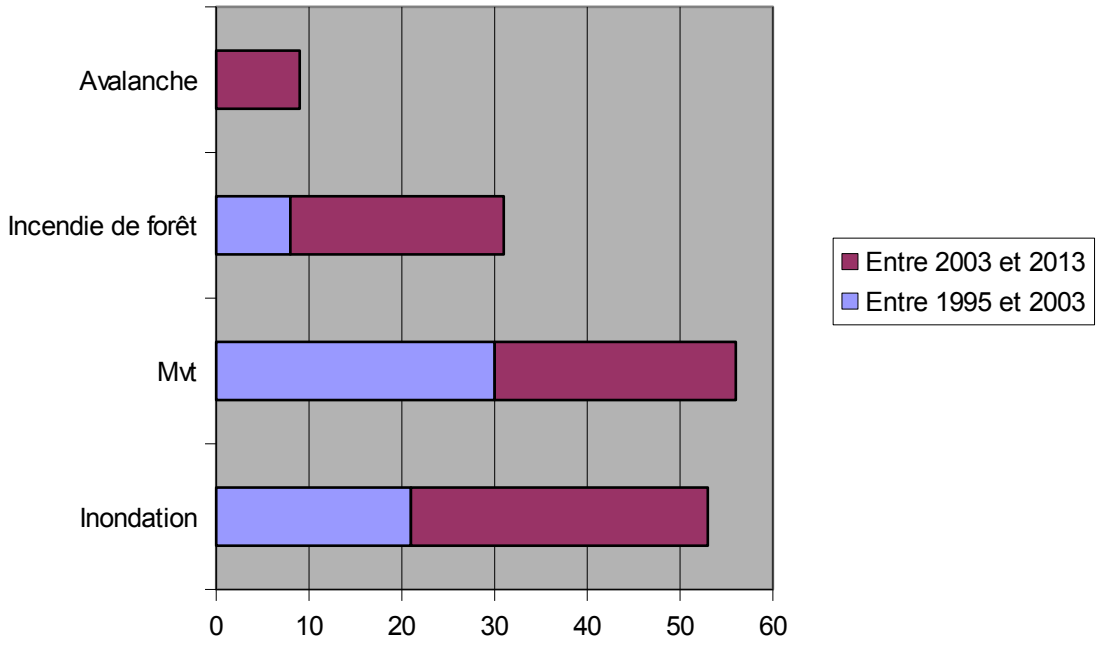
Le nombre de PPR approuvés entre 2003 et 2013 pour les aléas mouvements de terrain et inondations est assez voisin de celui de la période précédente débutant en 1995 (date de la loi Barnier).

On notera particulièrement l'approbation du PPR inondation de la basse vallée du Var, secteur stratégique de la DTA.

Les PPR incendies de forêt (PPRIF) et avalanches approuvés entre 2003 et 2013 sont eux en assez forte augmentation par rapport à la période 1995 - 2003. Pour le risque feu de forêt, les PPR se déploient par ordre de priorité, d'Ouest en Est.

Le maintien de l'effort global de production des PPR traduit la volonté de mieux connaître les risques naturels dans le département, d'intégrer cette connaissance dans la planification territoriale, de réglementer la construction dans les zones exposées et de prescrire des travaux sur les biens existants, pour assurer une meilleure mise en sécurité des personnes et des biens.

Indicateur n° 1 : évolution du nombre de PPR approuvés de 1995 à 2013



2) Les Plans d'actions de prévention des inondations (PAPI) et la directive « inondation »

Au-delà de cette action réglementaire, 2 appels à projets, en 2002 et 2011, ont permis la signature et la mise en œuvre de PAPI dont l'objet est de promouvoir une gestion intégrée des risques d'inondation en vue de réduire leurs conséquences dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités économiques et l'environnement. Leur signature permet d'assurer le cofinancement par différents partenaires - dont l'État et les collectivités locales - d'études, de travaux de prévention du risque inondation et d'actions de sensibilisation sur les risques.

Le tableau n° 2 ci-dessous marque la forte implication des partenaires locaux dans ces démarches.

On notera en outre que le transfert de domanialité du fleuve Var de l'État au Conseil général en Mars 2013, s'accompagne d'une politique forte du CG en matière de gestion des digues (environ 30 km) – co financée via le PAPI.

Indicateur n° 2 : PAPI signés ou en cours dans le département depuis 2002

PAPI 1 (appel à projets 2002)	Montant total : 50 Millions € HT Dont part Etat : environ 25 %	PAPI 2 signés ou en cours (appel à projets 2011)	Montant total prévisionnel : 120 millions € HT Dont part Etat 40 à 50 %
Siagne		Siagne	
CASA		CASA	
Var		Var	
		Paillons	
		Cagne	
		Riou de l'Argentière	

La Directive européenne « inondation» , transposée en droit français dans le cadre de la loi Grenelle 2, doit aboutir d'ici 2015 à l'élaboration de plans de gestion du risque d'inondation (PGRI) à l'échelle des grands districts hydrographiques et de stratégies locales (en 2016) destinées à réduire les conséquences dommageables des inondations au sein des territoires à risque important.

Au sein du bassin Rhône/Méditerranée, le territoire de Théoule à Nice comprenant 32 communes, a été identifié comme territoire à risque important.

À partir de 2015, le dispositif d'appel à projets PAPI sera intégré au dispositif de mise en œuvre des PGRI.

3) Développement des outils d'information des populations et de développement de la culture du risque

Par rapport à 2003, les outils suivants ont été mis en place aux niveaux national et départemental :

De nombreux documents sont consultables en mairie : le Dossier Départemental des Risques Majeurs, le Dossier d'Information Communal sur les RIsques Majeurs (DICRIM), les dossiers et les cartes du ou des Plans de Prévention des Risques
Le portail de la prévention des risques majeurs consultable sur internet (www.prim.net) met à disposition de chacun des dossiers complets sur les risques, les informations disponibles, l'état des risques majeurs pour chaque commune de France, incluant la liste des arrêtés de déclaration d'état de catastrophe naturelle.
L'information des citoyens passe également par l'entretien de la mémoire des événements passés. Depuis 2003, la pose de repères de crue normalisés est obligatoire dans les communes soumises aux inondations.
Depuis 2006, la vente ou la location d'un bien immobilier entraîne une information sur les risques majeurs. Le vendeur ou le bailleur doit indiquer la situation du bien vis-à-vis des risques naturels et technologiques et préciser les indemnisations dont il a été l'objet au titre d'une déclaration de l'état de catastrophe naturelle. Cette information obligatoire peut être réalisée à partir des documents disponibles en mairie ou en préfecture ou bien à l'aide du site ial06.fr

Conclusion :

La DTA fixe de grandes orientations en matière de prise en compte des risques naturels dans l'aménagement du territoire maralpin, en renvoyant en particulier à la politique de prévention et de gestion des risques d'inondation et de feux de forêts – et dans une moindre mesure, de mouvements de terrain et avalanches. Sur ces thèmes, la connaissance et la prévention des risques s'est accrue depuis 2003 grâce aux actions menées localement par l'État et ses partenaires. On peut ajouter que la prévention des risques naturels s'appuie aussi sur l'information préventive des populations et sur la planification de l'organisation des secours.

On note qu'à l'époque de l'élaboration de la DTA, l'impact des risques géotechniques sur le territoire a été peut-être sous estimé. A cette date n'était pas non plus évoqué le risque de submersion marine ; au niveau national, le littoral maralpin n'est pas le plus exposé à ce risque, mais il faudra en évaluer les conséquences et intégrer, le cas échéant, les conclusions issues de la Stratégie Nationale de Gestion Intégrée du Trait de Côte en matière de recomposition spatiale du territoire.

II–1-b)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Prendre en compte les risques naturels, gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets

Ce que l'on cherche à évaluer :

Quelles améliorations dans la gestion du cycle de l'eau ?

Référence DTA: rapport page 49

1) Protéger les ressources en eau

- Dans la Bande Côtière, les besoins de pointe peuvent croître d'environ 35 % à l'horizon de 20 à 25 ans. A l'ouest, 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, 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 : maîtrise de l'assainissement et la prévention de la pollution

2) Épurer les eaux usées

Plusieurs objectifs à atteindre :

- *mettre les stations d'épuration aux normes européennes ;*
- *compléter les 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'activité de Sophia-Antipolis ;*
- *traiter les boues ;*
- *étendre le réseau de collecte des eaux usées*

Éléments d'analyse

1) Protéger les ressources en eau

- Il convient de rappeler que les politiques liées à l'eau découlent de textes de niveau supérieur à la DTA, notamment les directives européennes « eaux résiduaire urbaines d'une part » et « directive cadre sur l'eau » d'autre part. De fait, la DTA a davantage repris les objectifs de ces textes qu'elle n'a introduit des objectifs spécifiques sauf pour certaines déclinaisons territoriales.

- Les hypothèses de croissance des besoins en eau affichées par la DTA n'ont pas été vérifiées : l'augmentation des besoins a été plus modeste que prévu. Si, à l'ouest, la mise en service de l'Usine de l'Apié a permis d'améliorer la gestion de la ressource de Saint-Cassien, la disponibilité de la ressource en eau n'est toujours pas intégrée de manière satisfaisante dans les

problématiques d'aménagement. Ce constat est d'autant plus grave que la mise en œuvre de la révision des débits réservés pour les prélèvements sur cours d'eau, va conduire dès 2014 à une diminution de la ressource disponible en situation d'étiage, donc à des difficultés potentielles d'alimentation en eau potable.

Ceci impose de relancer une réflexion sur ce thème par grands secteurs (systèmes de production intercommunaux interconnectés). L'échelle des SCOT paraît être le niveau minimal de réflexion.

Par ailleurs, il n'y a pas dans le département de politique de maîtrise de la demande, chose qui deviendra de plus en plus problématique alors que la seule ressource qui garde un potentiel est le fleuve Var et sa nappe.

- Dans le Haut -Pays, des évolutions favorables ont été enregistrées mais elles ne garantissent toujours pas partout à l'usager une qualité d'eau parfaitement conforme aux normes sanitaires. Les rendements des réseaux restent souvent insuffisants dans les secteurs où la ressource en eau est en général abondante. La prise de compétence de la Métropole devrait néanmoins accélérer cette évolution en Tinée et en Vésubie.
- La préservation de la ressource en eau ainsi que du milieu aquatique qui constitue un intégrateur essentiel, et la lutte contre les dégradations, sont aujourd'hui partie intégrante de la politique de restauration et de maintien du bon état écologique des milieux aquatiques. Il s'agit d'un élément essentiel de la DCE et également de la trame bleue.

  Le principe de non-dégradation des masses d'eau devra être intégré dans les politiques d'aménagement et de gestion.

2) Épurer les eaux usées

La mise au norme des stations d'épuration a été un chantier prioritaire fortement accéléré par l'émergence des contentieux européens à partir de 2006. Aujourd'hui les stations d'épurations littorales identifiées ont été mises aux normes (Roquebrune, Villefranche, Cannes...). Un certain nombre de stations moyennes restent à réaliser (Vence) ; un travail complémentaire reste également à conduire pour Cagnes.

La question d'un débouché local pour les boues reste d'actualité avec des filières encore fragiles (séchage et valorisation énergétique, compostage...).

Pour ce qui concerne les réseaux de collecte des eaux usées, c'est davantage la mise en conformité de ces réseaux, suite logique de celle des stations d'épuration, qui est désormais la priorité. L'extension des réseaux doit aujourd'hui être raisonnée en lien avec la mise en conformité de l'assainissement non collectif.

Indicateur d'évaluation
Nombre de déclarations d'utilité publique pour la protection des ressources

	Avant 1973	1973-1982	1983-1992	1993-2002	2003-2012
Nbre de DUP	7	6	35	41	57

II– 1 -c)		**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Prendre en compte les risques naturels, gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quels progrès dans l'élimination des déchets ?

Référence DTA: rapport page 50

→ « nécessité 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.

→ réduire à la source les tonnages à traiter, 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.
→ définir un ou plusieurs sites pour le stockage des résidus ultimes.
→ 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. »

Éléments d'analyse

Depuis l'élaboration de la DTA, la problématique de la gestion des déchets a évolué dans sa partie cadre réglementaire et dans sa partie contexte départemental.

1) En ce qui concerne le cadre réglementaire, celui-ci a évolué avec l'établissement de nouvelles normes européennes dans le domaine de la valorisation, ainsi que le renforcement de la planification de la gestion des déchets et le transfert de celle-ci de l'État au Conseil général.

- Ainsi, un nouveau Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) a été approuvé le 20 décembre 2010.
Il fixe les objectifs à atteindre sur le moyen et le long terme (horizon 2015-2020), avec des actions amont visant à réduire le volume de déchets ultimes à traiter.

- Il existe par ailleurs un schéma de gestion des déchets du BTP comprenant une charte pour une bonne gestion des déchets de chantier, une synthèse et un guide de bonne pratique, rédigé en 2003.
Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du BTP

(PGPDBTP) est, quant à lui, en cours d'élaboration par le Conseil général, pour une approbation prévue fin 2014 et un horizon à 2020-2026. Le projet de PGPDBTP fixe des objectifs ambitieux en termes de recyclage avant traitement et identifie la nécessité de disposer d'ISDI en nombre et capacités suffisants par territoire.

2) L'évolution du contexte départemental

- La problématique de la gestion des déchets ménagers s'est fortement accentuée dans le département avec la fermeture de l'installation de stockage de déchets non dangereux de la Glacière intervenue en juillet 2009.
Le volume total de déchets ménagers et assimilés était estimé en 2007 à 0, 82 Mt dont 21 % recyclés et 79 % partant en incinération ou en stockage.

Le PEDMA en 2010 soulignait la nécessité d'atteindre une autonomie de traitement pour les déchets résiduels, via notamment la réalisation impérative de plusieurs unités à créer : CVO du SMED (en service-40 000 t/an), ISDND de Massoins (autorisée en 2012, aménagement en cours), un projet de CVE/CVO pour la partie ouest du département (dont la réalisation n'est pas inscrite dans les documents de planification en vigueur), un ou plusieurs centres de stockage de déchets ultimes d'intérêt départemental (pas de projet connu à ce jour).

En l'absence de solution alternative à la fermeture de la Glacière, les déchets ménagers et assimilés de l'ouest du département sont dirigés dans d'autres départements (principalement dans les décharges des Bouches-du-Rhône, représentant environ 200 000 t de déchets/an + 100 000 t de mâchefers issus des incinérateurs de Nice et d'Antibes).

- En ce qui concerne les déchets du BTP, trois installations de stockage de déchets inertes ont été autorisées en 2009 et 2011 à la Gaude, Roquefort les Pins (fermée en janvier 2013 suite à décision du tribunal administratif) et Malaussène. Sur un gisement d'environ 2,7 Mt d'inertes en 2011, le volume de déchets ultimes à traiter après réemploi ou recyclage est estimé à 1,3 Mt. Les capacités de stockage conjuguées des 3 ISDI pré-citées (890 000 t/an) ainsi que des carrières de Gourdon, la Turbie et Saint André la Roche autorisées à remblayer avec ces matériaux (de l'ordre de 400 000 t/an) permettaient alors à peine de couvrir ces besoins.
Une nouvelle ISDI, d'intérêt local, a été autorisée en 2013 à Levens (32 000 t/an). Une nouvelle demande d'autorisation ISDI est en cours d'instruction pour le site de la Roque.

L'identification de nouveaux sites apparaît stratégique, eu égard au caractère limité dans le temps des installations actuellement habilitées, ainsi qu'aux impacts des projets d'aménagements structurants qui engendreront à court, moyen et long terme des volumes de déblais potentiellement très importants (tunnel de la ligne 2 du tramway de Nice, Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,...).

En conclusion, les objectifs fixés par la DTA ont été partiellement atteints en ce qui concerne le développement du réseau de déchetteries (en 2011, 44 dont 40 déchetteries gérées par le service public et 4 professionnelles, contre 33 en 2001), ainsi que la mise en place d'unités de tri ou de valorisation (13 stations de transit de déchets ménagers et assimilés en 2007 ; 2 centres de tri et 11 plate-formes de valorisation, recyclage, concassage des déchets du BTP représentant un total de 900 000 t/an en 2011) permettant de mieux mailler le territoire - l'implantation de plates-formes de regroupement des déchets du BTP dans les zones éloignées des installations de traitement, c'est-à-dire sur le Haut-Pays, restant cependant un objectif à poursuivre -.

Toutefois, les capacités de traitement restent, à ce jour et au égard aux projections disponibles à moyen terme, insuffisantes.

Des efforts importants restent donc à réaliser en vue de la mise en place de nouvelles

installations de stockage des déchets ultimes (au moins les projets de CVE/CVO pour la partie ouest du département, un centre d'envergure départemental pour les déchets ménagers et assimilés, et au moins une ISDI par territoire cohérent).

Les documents d'urbanisme, notamment les ScoT, PLUi..., devront prendre en compte la nécessité de trouver rapidement des solutions, et permettre par la localisation d'emplacements pour de tels équipements, la déclinaison territoriale des orientations fixées par le PDEDMA et le PGPDBTP.

II–2-a)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Préserver les paysages, les espaces et milieux naturels, maintenir et développer les activités agricoles

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel respect par l'urbanisation des espaces naturels et forestiers de la bande côtière ?

Référence DTA: carte hors texte « Bande côtière »; rapport pages 48 et 66: « dans la Bande Côtière → protéger les grands «paysages cadres » et maîtriser l'étalement urbain. »

« Les espaces naturels et forestiers traduisent les principaux objectifs de protection et définissent la limite de l'étalement urbain. Ces espaces ne recevront aucune urbanisation nouvelle. Ils peuvent, le cas échéant, accueillir des aménagements liés à leur gestion pastorale ou forestière ou à leur mise en valeur pour le tourisme et les loisirs ainsi que des infrastructures et équipements d'intérêt général, dans le respect de la qualité environnementale de ces espaces. »

Éléments d'analyse

La bande côtière (au sens de la DTA) couvre 76 communes littorales et rétro-littorales. En 2003, 73 communes de cette zone étaient dotées d'un document d'urbanisme (POS ou PLU). En 2013, ce sont désormais 75 communes qui disposent d'un document d'urbanisme.

Au sein de cet espace, 5 SCOT ont été prescrits, d'Est en Ouest (Riviera-Roya, Communauté de communes des Pays du Paillon, Métropole Nice Côte d'Azur, Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis, Scot de l'Ouest).

Sur ces 5 SCOT, deux ont été approuvés (Communauté de communes des Pays du Paillon, Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis), les trois autres sont en cours d'élaboration. Le SCOT de la Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis a été mis en révision en 2012.

Evolution du nombre de POS ou PLU compatibles ou incompatibles avec la protection des espaces naturels et forestiers de la DTA :		
Années	**2003**	**2013**
compatibles	39	60
incompatibles	34	15
Total	73	75

Remarques :

En 2003, 3 communes ne disposaient pas de documents d'urbanisme (L'Escarène, Villeneuve-Loubet et Antibes). Elles étaient soumises au Règlement National d'Urbanisme (RNU)

En 2013, seule la commune de l'Escarène ne dispose pas de document d'urbanisme.

La révision des POS a été l'occasion de procéder à une mise en compatibilité avec la DTA concernant la protection des espaces naturels et forestiers.

Alors qu'un peu plus de la moitié des documents d'urbanisme étaient jugés compatibles avec la cartographie de la DTA en 2003 (39 compatibles et 34 incompatibles), ce sont désormais 80 % d'entre-eux qui le sont devenus aujourd'hui (60 compatibles sur 75). Au sein de la bande côtière, les espaces naturels et forestiers sont donc mieux pris en compte et protégés dans les documents d'urbanisme opposables qu'ils ne l'étaient il y a dix ans.

Par ailleurs, comme détaillé dans la fiche III-a, le rôle de limite à l'étalement urbain prévu pour ces espaces naturels a été rempli au cours de ces années.

Les 15 POS qui restent incompatibles concernent des communes qui n'ont pas engagé de procédure de révision de leur document ou dont la procédure de révision peine à aboutir.

On constate que les incompatibilités relevées concernent principalement des secteurs classés en général en zone « NB » avec une règle de superficie minimale élevée ou des zones d'urbanisation future à « règlement strict » ? La loi ALUR publiée fin mars 2014, prévoit des mesures incitatives pour la mise en révision des anciens POS et l'approbation de nouveaux PLU dans les 3 ans suivant sa publication.

II – 2-b)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Préserver les paysages, les espaces et milieux naturels, maintenir et développer les activités agricoles

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel respect des espaces remarquables (partie terrestre - y compris coupures d'urbanisation, espaces boisés et paysagers, parcs et jardins caractéristiques – et partie maritime) du littoral?

Quel respect des espaces les plus remarquables et espaces caractéristiques de la montagne?

Référence DTA: carte hors texte « le littoral » rapport page 48 et 74 à 78:« 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 »

Carte hors texte « bande côtière » et cartes n° 27 et 28 + rapport pages 48; 91 et 92; 123 à 127; « 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". »

Éléments d'analyse

Sur les 163 communes que compte le département des Alpes-Maritimes, la « loi Littoral » s'applique à 16 communes. La « loi Montagne » concerne quant à elle 119 communes du moyen et du haut-Pays.

Seules 28 communes du moyen pays ne sont concernées, ni par la loi Littoral, ni par la loi Montagne.

Concernant les espaces remarquables de la loi Littoral :

Evolution de la compatibilité des documents d'urbanisme avec les espaces remarquables de la loi Littoral :

Années	**2003**	**2013**
- POS/PLU compatibles :	10	14
- POS/PLU non compatibles :	4	2
- total	14	16

Une étude d'application de la loi Littoral réalisée au début des années 90 par les services de l'Etat, a identifié les espaces remarquables du littoral à préserver ; les conclusions de cette étude ont été communiquées aux communes et ont été prises en compte dans les POS en cours d'élaboration ou de révision. Ses conclusions ont ensuite été reprises dans la DTA.

C'est la raison pour laquelle la très grande majorité des POS approuvés entre 1995 et 2003 sont compatibles avec les modalités d'application de la loi littoral définies par la DTA pour ce qui concerne les espaces à préserver (10 POS compatibles sur 14 en 2003).

Les nouveaux PLU approuvés depuis 2003 sont compatibles avec les dispositions de la loi littoral précisées par la DTA et relatives aux espaces remarquables (4 PLU supplémentaires).

Seuls les POS non révisés ou dont la révision a été par la suite annulée sont incompatibles avec la DTA. Alors que 4 documents d'urbanisme étaient incompatibles avec la loi littoral précisée par la DTA pour les espaces à préserver en 2003, seuls les deux POS de Menton et de Théoule sur Mer approuvés en 1986 et qui n'ont pas fait l'objet d'une révision approuvée, restent à ce jour incompatibles avec les dispositions de la loi littoral.

Il faut noter que la loi ALUR publiée fin mars 2014, prévoit des mesures incitatives pour la mise en révision des anciens POS et l'approbation de nouveaux PLU dans les 3 ans suivant sa publication ; cela permettra probablement d'accélérer le processus de mise en compatibilité de ces 2 derniers POS.

Sur l'ensemble du littoral maralpin, un seul SCOT concernant le littoral a été à ce jour approuvé (le SCOT CASA). Il est compatible avec les dispositions de la loi littoral relatives aux espaces remarquables (non comptabilisé dans le tableau ci-dessus).

Concernant les espaces les plus remarquables et espaces caractéristiques du milieu montagnard

La loi montagne concerne 119 communes du moyen et du haut-pays .

En 2013 :

- 56 de ces communes sont dotées d'un POS (34) ou d'un PLU (22).

- 32 communes disposent d'une carte communale (CC).

- 31 communes n'ont aucun document d'urbanisme et sont soumises aux dispositions du Règlement National d'Urbanisme (RNU)

En outre 2 Scot concernant la zone montagne ont été approuvés (le SCOT de la Communauté de communes des Pays du Paillon et le SCOT CASA, pour une partie de son territoire) Ils sont compatibles avec les dispositions protectrices de la loi Montagne dont les modalités sont traduites par la DTA – (non comptabilisés dans le tableau ci-dessous.

Evolution de la compatibilité des documents d'urbanisme avec les espaces les plus remarquables et espaces caractéristiques du milieu montagnard :		
Années	**2003**	**2013**
- POS, PLU, CC compatibles	64	88
- POS, PLU, CC non compatibles	0	0
total	64	88

On notera qu'en 2003 comme en 2013, il n'y a pas de document d'urbanisme incompatible avec ces espaces.

Les communes de la bande côtière concernées par les dispositions de la loi Montagne (communes dites de la frange sud) étaient pour la plupart couvertes par des schémas directeurs. Ceux-ci avaient identifié les espaces naturels à protéger, y compris les espaces les plus remarquables ou les espaces caractéristiques ; les POS approuvés par ces communes ont en grande partie tenu compte des orientations des schémas.

Il faut également remarquer que le nombre total de documents d'urbanisme s'est fortement accru entre 2003 et 2013. C'est désormais près des trois quarts des communes de montagne qui disposent d'un tel document, ce qui permet une meilleure prise en compte des dispositions de la DTA relatives aux espaces remarquables et caractéristiques.

En conclusion :

- La DTA a conforté la préservation des espaces remarquables du littoral et des espaces remarquables et caractéristiques du milieu montagnard - qui avait déjà été largement engagée avant 2003.

- L'augmentation significative du nombre de communes couvertes par des documents d'urbanisme compatibles avec les dispositions protectrices de la DTA , aussi bien en zone littorale qu'en zone de montagne (les ¾ des communes concernées en 2013, contre seulement la ½ en 2003), permet, pour le public, une plus grande transparence des règles opposables, et in fine, une meilleure préservation des espaces.

II–2-c)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Préserver et valoriser l'environnement

Préserver les paysages, les espaces et milieux naturels, maintenir et développer les activités agricoles

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel maintien de l'affectation agricole des surfaces localisées et quantifiées de la bande côtière?

Dans le Haut Pays, quel maintien ou remise en état des pâturages intermédiaires?

Référence DTA: carte hors texte « bande côtière »; rapport pages 49, 66, 78 et 79, 92, 120, 127

1) « 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.

2) 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. »

Éléments d'analyse

1) Dans la Bande Côtière

Indicateur d'évaluation : Surface agricole maintenue dans les PLU de la Bande Côtière (source DDTM06 - POS-PLU généralisés)

Années	2001	2012
Surface agricole dans les PLU	5 157 ha	5 097 ha

L'affectation agricole des surfaces par les POS/PLU de la bande côtière[1] a été globalement préservée, puisqu'elle n'a baissé que de 61 ha sur 5 157 ha en 2001 (-1,2%). Dans le détail, la diminution des zones A des PLU et NC des POS est plus marquée sur le littoral (-18,6 % entre 2001 et 2012 où ne restent que 857 ha), mais « compensée » globalement par une augmentation des surfaces dans le reste de la bande côtière.

Sur l'ensemble des terrains de la bande côtière classés agricoles en 2001 :

- 70 % sont encore classés agricoles en 2012.
- 20 % sont classés en naturel
- et 10 % sont urbanisables ou urbanisés.

A l'inverse, 20 % des terrains agricoles en 2012 étaient naturels en 2001, et 10 % étaient constructibles (dont 5 % d'anciennes zones NB typiques du mitage).

1 Hors l'Escarène, Antibes et Beausoleil qui ne disposaient pas de document d'urbanisme en 2001

Cette analyse montre que la stabilité, dans l'absolu, des surfaces agricoles de la bande côtière masque en réalité un changement d'affectation portant sur environ 30 % des surfaces. Ce mouvement n'est pas observé au sein des communes mais entre elles : l'augmentation des zones agricoles de certains PLU (Châteauneuf-Grasse, Levens, Mouans-Sartoux par exemple) vient globalement « équilibrer » la diminution des zones d'autres PLU (Pégomas, Le Tignet, La Turbie...). NB : L'approche globale privilégiée ici ne permet cependant pas de mettre en évidence un éventuel maintien du potentiel agronomique ou le remplacement de terres fertiles par des espaces de moindre valeur, voire forestiers.

En complément de cette approche des documents d'urbanisme, l'interprétation des photos aériennes de 1999 et 2009 montre que, dans la plaine du Var comme dans d'autres zones agricoles identifiées dans la DTA, la part de surfaces potentiellement agricoles mais non exploitées est proche de 50 %. L'analyse montre aussi des zones dynamiques ou résistant bien (Bellet, Val de Cagnes, Grand Pré à Villeneuve-Loubet). Ces succès correspondent à des politiques qualitatives (AOP Bellet) ou foncières volontaristes.

2) Dans le Haut Pays

Dans le Haut-Pays, la DTA ne fixait pas de moyens pour atteindre l'objectif de maintien ou remise en état de pâturages intermédiaires. L'évolution de l'activité agricole dans les dix années passées a été exclusivement déterminée par des facteurs externes à la DTA (économie et politique agricoles, questions d'environnement).

Les données disponibles sont disparates et ne sont pas comparables entre elles pour des raisons méthodologiques. Les résultats du recensement agricole de 2010 et les données des déclarations PAC[2] des agriculteurs montrent cependant que la surface de pâturages intermédiaire est en diminution dans le Haut-Pays, mais de manière limitée. Le nombre d'exploitations diminue également, mais résiste mieux que dans le reste du département et que par rapport à la moyenne nationale (-11 % d'exploitations moyennes à grandes entre 2000 et 2010 contre -43 % au niveau du département et -26 % au niveau national). Les données PAC entre 2009 et 2013 montrent même une augmentation du nombre d'exploitations et de surfaces pâturées.

En conclusion, la DTA a contribué à conserver le potentiel agricole du département sur la bande côtière en maintenant l'affectation agricole de terrains via les PLU et en fixant des critères pour la délivrance d'autorisations d'urbanisme.

En revanche, un écart important existe entre ce potentiel et la réalité de l'activité agricole, qui doit être traité par des politiques volontaristes hors documents d'urbanisme. Des expériences locales voient le jour.

Dans le Haut-Pays la DTA n'a pas eu d'effet quantifiable sur les terres agricoles et les pâturages.

2 Politique agricole commune. Les agriculteurs font une déclaration annuelle de surfaces au 15 mai. Cette déclaration est facultative ; les maraîchers notamment, non concernés par la PAC, s'en dispensent.

III-a)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quelle gestion économe de l'espace? Quelle répartition territorialisée de la population et de la croissance urbaine? Quel renforcement des bourgs centres dans le Haut Pays?

Référence DTA: cartes n°5, 9 et 10 ; rapport page 51

« 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 (…)

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.

Éléments d'analyse

1 - La gestion économe de l'espace

L'analyse menée à partir des fichiers cadastraux (MAJIC) sur la bande côtière pour estimer la consommation de l'espace entre 1970 et 2009 montre que l'accroissement de tâche urbaine qui était supérieur à 2 % par an de 1970 à 1990 s'est réduit à 1,1 % par an de 1990 à 2000 puis à 0,7 % par an de 2000 à 2009

Indicateur 1 : Taux annuel d'accroissement de tâche urbaine (données MAJIC)

	1970 - 1980	1980 - 1990	1990 - 2000	2000 - 2009
Taux d'accroissement annuel de la tâche urbaine	2,9 %	2,4 %	1,1 %	0,7 %
Consommation d'espace pour l'urbanisation par an (en hectares)	460	520	290	210

Cet indicateur, en forte diminution, est d'autant plus intéressant que durant la période 1999-2009 la population a plus augmenté que durant la période précédente (cf pour info indicateur 4 sur la démographie entre 1999 et 2011). La consommation d'espace par habitant diminue et sur la période 2000-2009 le taux d'accroissement annuel de la tâche urbaine (0,70%) est très proche de celui de la population (0,65%)

2 - Le maintien d'espaces naturels

La carte de la DTA de Bande Côtière montre que les espaces naturels couvrent une superficie de 63 400 ha. Dans cet espace, il a été regardé ce qui faisait partie de la tâche urbaine (au sens de l'analyse produite à l'aide des fichiers MAJIC) en 2000 puis en 2009. L'analyse montre que le rôle de coupure d'urbanisation des espaces naturels est globalement bien respecté.

Indicateur 2 : tâche urbaine présente dans les coupures d'urbanisation

	2000	2009	Variation
Superficie de tâche urbaine présente dans les espaces naturels	1 850 ha	2 000 ha	+ 150 ha

3 – L'évolution démographique et sa répartition au sein de la Bande Côtière

3.1 sur la période 1990-2011 dans son ensemble

La croissance démographique modérée envisagée par la DTA conduit à une augmentation de 175 000 habitants à un horizon à 2025. Cet accroissement était concrétisé par un taux de croissance de l'ordre de 0,6 %. Le taux constaté entre 1999 et 2011 est très voisin de celui envisagé. La moyenne cache néanmoins des différences de taux plus marquées selon les communes (St Vallier de Thiey : 3,46%) Elle est tirée vers le bas par certaines communes très peuplées (Nice, Le Cannet, Menton) qui voient leur population stagner. On peut noter que la plupart des communes de la bande côtière (58 sur 76) ont un taux de croissance démographique supérieur à 0,6 %

Indicateur 3 : population du département de 1990 à 2011 (données INSEE)

Population	1990	1999	2011
Département	971 829	1 011 326	1 081 244
Dont Bande côtière	943 499	981 688	1 044 891

Indicateur 4 : Variation de la population du département de 1990 à 2011

	1990 - 1999	1999 - 2011
Variation de la population	39 492	69 918
Taux de croissance moyen annuel	0,44 %	0,56 %

La DTA préconise un scénario volontariste où près de la moitié de la croissance démographique s'établirait dans les communes littorales. Ce scénario ne s'est pas totalement réalisé, mais on note un net infléchissement de la tendance. (passage d'un ratio 79 % Moyen Pays - 21 % Littoral à 64 % Moyen pays – 36 % Littoral) A l'horizon 2020/2025, la poursuite de la tendance actuelle se traduirait par une augmentation de 155 0000 habitants répartie selon la proportion 35 % Littoral et 65 % Moyen Pays.

Indicateur 5 : Répartition de l'augmentation de la population de la bande côtière entre le littoral et le Moyen Pays

Variation de la population de la bande côtière	1990 - 1999	1999 - 2011	Tendance 2025
Part Littoral	+ 8 175 hbts	+ 23 005 hbts	+ 51 000 hbts
Part Moyen Pays	+ 30 014 hbts	+ 40 198 hbts	+ 94 000 hbts

3.2 sur la période 2006-2011 correspondant à l'évolution la plus récente

Depuis 2004, le recensement repose sur une collecte d'information annuelle concernant successivement toutes les communes au cours d'une période de 5 ans.
La comparaison des données pour une même commune n'est donc pas pertinente tant qu'un intervalle de 5 ans ne s'est pas écoulé.
Ce n'est donc qu'en 2014 que la comparaison des données 2006 (enquêtes 2004-2008) avec les données 2011 (enquêtes 2009-2013) est possible.
Cette comparaison (Indicateur 6) semble indiquer un réel tassement de la croissance démographique, le département des Alpes-Maritimes ayant un taux d'accroissement démographique annuel dans cette période de 0.15 %, bien inférieur à celui de la moyenne française (0,54 %)
L'analyse de la répartition de cette variation de population entre le Littoral et le Moyen Pays tempère également la conclusion précédente qui montrait un rééquilibrage de la croissance démographique entre ces deux espaces. En effet, au cours de cette dernière période, les chiffres de l'INSEE indiquent que globalement les communes du Littoral ont perdu des habitants.

Indicateur 6: Variation de la population du département entre 2006 et 2011 (tendance actuelle)

Population 2006	Population 2011	Variation de population	Taux de croissance moyen annuel
1 073 184	1 081 244	8 060	0,15 %

Indicateur 7 : Répartition de la variation de population entre 2006 et 2011 (tendance actuelle)

Variation de la population	2006 - 2011
Part Littoral	- 5 615
Part Moyen Pays	+ 11 349

4 – Le renforcement des bourgs centres du Haut Pays

L'augmentation de la population du Haut-Pays est significative (plus de 6 700 habitants entre 1999 et 2011). Le taux de croissance annuel de la population est supérieur à 3 fois celui de la bande côtière. L'importance de ce chiffre est cependant à relativiser, car le nombre d'habitants concernés (36 353 habitants en 2011) n'est pas comparable avec celui de la bande côtière (plus d'1 000 000 habitants)

Il est par contre difficile de justifier que les bourgs-centres se sont renforcés.
Ces derniers sont définis sur la carte N° 10 p 58 de la DTA. Ils sont au nombre de 7 : Breil-sur-Roya – Guillaumes – Puget-Théniers – Roquebillière - St Etienne de Tinée - St Martin Vésubie – Tende.
Entre 1999 et 2011, la population de ces communes a moins augmenté que celle du reste du Haut-Pays, aussi bien en pourcentage qu'en valeur absolue. Une constatation identique peut être faite pour les emplois qui, selon que l'on prend les chiffres de l'INSEE résultant de l'exploitation principale ou complémentaire des recensements, augmentent de 11 à 13 % pour les bourgs-centres et de 17 à 20 % pour les autres communes du Haut-Pays.
Il sera intéressant à l'avenir de regarder l'évolution démographique et économique du Haut Pays à la suite de la restructuration des intercommunalités (création de Nice Métropole, de la communauté du Var et élargissement de la Riviera).

Indicateur 8 : Variation de la population du Haut Pays de 1990 à 2011 (données INSEE)

Population	1999	2011	Variation globale
Haut Pays	29 638	36 353	+23 %
dont bourgs-centres	10 087	11 369	+13 %
autres communes	19 551	24 984	+28 %

Indicateur 9 : Variation du nombre d'emplois du Haut Pays de 1990 à 2010 (données INSEE, exploitation principale ou complémentaire du recensement)

Emplois	1999		2010		Variation globale	
	Exploit prin.	Exploit comp.	Exploit prin.	Exploit comp.	Exploit prin.	Exploit comp.
Haut-Pays	8 231	8 163	9 385	9 573	+14 %	+17 %
dont bourgs-centres	3 674	3 597	4 071	4 080	+11 %	+13 %
autres communes	4 557	4 566	5 314	5 493	+17 %	+20 %

III- b	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer: **Quelles restructuration et requalification proposées/réalisées pour le secteur stratégique de la basse vallée du Var tenant compte des orientations d'aménagement de la DTA ?**

Référence DTA : rapport pages 105 à 109

Il paraît pertinent de s'intéresser en particulier aux points suivants :

1. La prise en compte du risque inondation ; la gestion de l'eau

2. La transformation d'un « espace coupure » en un « espace lien » au centre de l'agglomération azuréenne ; sa restructuration et sa requalification paysagère

3. L'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces agricoles

4. L'organisation des transports et des déplacements

Il est proposé une analyse qualitative de l'évolution de l'aménagement du secteur stratégique de la basse vallée du Var (BVV) qui repose à la fois sur les projets réalisés mais aussi sur les projets impulsés et actés suite à la création de l'opération d'intérêt national (OIN) de la Plaine du Var par décret du 7 mars 2008.

Le secteur de la BVV (plaine et coteaux) désigné comme stratégique par la DTA a été qualifié d'OIN car il joue un rôle moteur pour le développement de l'attractivité de la métropole azuréenne et constitue un enjeu stratégique pour la France au regard de son positionnement national et international. Cette inscription comme OIN résulte notamment du fait que malgré ses nombreux atouts, cette zone est paradoxalement menacée en raison de contraintes multiples qui hypothèquent son développement sur le long terme (saturation des dessertes, tension foncière, économie insuffisamment diversifiée)

L'OIN s'appuie sur les orientations préconisées par la DTA pour permettre un aménagement durable de la Plaine du Var.

1 . La prise en compte du risque inondation ; la gestion de l'eau

- L'approbation du PPRI le 18 avril 2011 et la mise en œuvre du « PAPI 1 » ont permis depuis 2003 une meilleure prise en compte du risque d'inondation dans la plaine du Var avec :
  - l'identification de zones inconstructibles et de zones à constructibilité limitée
  - une meilleure information du public pour développer la conscience du risque.

Le PPRI a rendu possible une innovation importante : la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) qui permet de densifier et requalifier un quartier urbain stratégique (« le grand Arénas ») en intégrant le risque dès le stade de la conception du projet d'aménagement, de façon itérative, avec un objectif d'amélioration du fonctionnement hydraulique du secteur concerné.
Cette démarche s'accompagnera de plans d'alerte et de secours sur le périmètre du Grand Arénas et de la réduction de la vulnérabilité du secteur du MIN.
A l'issue de ces études, le PPR inondation a été révisé partiellement et approuvé le 25 juin 2013.

Cette approche a permis de concevoir un quartier innovant intégrant le risque inondation en répondant à une logique de résilience du territoire.

Les travaux d'abaissement des seuils du Var, réalisés dans le cadre du PAPI, permettront progressivement un retour du fleuve à un faciès méditerranéen.
L'abaissement du lit du Var permettra également d'augmenter la capacité hydraulique du fleuve ce qui

aura pour conséquence à terme de réduire les zones inondables.

Le 28 octobre 2013, l'Etat, la Région, le Conseil général, la Métropole Nice Côte d'Azur, les communes de Nice et de Gattières et l'EPA ont signé une convention cadre relative aux programmes d'actions et de prévention des inondations de la basse vallée du Var dite « PAPI2 ». Conclu pour la période 2013-2018, ce programme d'actions permettra de renforcer la prise en compte du risque inondation dans la plaine du Var avec la mise en œuvre de 27 actions qui contribueront notamment :

- à la poursuite du renforcement de la sécurité des digues et à l'abaissement des seuils (7/8),
- à des actions de sensibilisation des communes et du grand public sur la culture inondation sur ce territoire,
- à l'amélioration des dispositifs d'alerte et de gestion de crise...

- La gestion de l'eau

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux approuvé le 7 juin 2007 a fixé le cadre d'une gestion durable du fleuve, de ses vallons affluents et des ressources en eau au travers de 3 espaces : l'espace pluvial, l'espace nappe et l'espace vital du fleuve. Sa mise en conformité en cours avec les dispositions de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques ne modifie pas ses orientations.

Le SAGE a été le cadre de validation d'une politique d'abaissement des seuils du Var dont les effets en matière de restauration du fonctionnement naturel du fleuve et de réduction des risques d'inondation sont déclinés par ailleurs. La maîtrise des ruissellements pluviaux est intégrée à cette politique.

Il fixe également les principes de la protection qualitative et quantitative de la ressource en eau pour les besoins actuels et futurs en incitant à une amélioration de la protection des captages mais également au travers de mesures de prévention des pollutions liées aux usages urbains, agricoles et industriels.

Dans le contexte de la directive européenne cadre sur l'eau, le SAGE définit des modalités d'amélioration du fonctionnement écologique général de la vallée avec des mesures qui portent sur la gestion du transport solide, la circulation des espèces aquatiques et les interventions sur la végétation, Sur ce thème, l'intérêt croissant pour la préservation des espèces protégées a conduit à développer des politiques spécifiques de gestion.

2. La transformation d'un « espace coupure » en un « espace lien » au centre de l'agglomération azuréenne ; sa restructuration et sa requalification paysagère

- Les études de définition pour l'aménagement de la Plaine du Var ont permis d'identifier des centralités à développer avec un fonctionnement « bi- rives », aux niveaux de :

- Carros/la Manda
- Lingostière/La Gaude et Saint-Laurent du Var (en lien avec le déplacement du MIN)

Par ailleurs le projet de parc naturel départemental des rives du Var permettra l'intégration du fleuve et de la zone naturelle au sein d'un vaste projet d'aménagement
En outre, la réalisation d'une voie verte cyclable permet d'ores et déjà de parcourir la rive gauche du Var de l'embouchure jusqu'à la Manda et en rive droite en crête de digue jusqu'au pont Charles Albert .

- Les projets de restructuration/ requalification de la BVV engagés ou en étude :

Les projets envisagés à l'échelle de la vallée du Var, identifiés en cohérence avec le développement du réseau de transports collectifs, et présentant des densités significatives, témoignent de la volonté des différents acteurs concernés de mettre en place une urbanisation soucieuse de la gestion économe de l'espace préconisé par la DTA. Parmi ceux-ci on peut citer :

- le programme de rénovation urbaine des Moulins
- la ZAC du Grand Arénas et la ZAC de Nice Meridia (qui font l'objet de demande d'inscription dans le processus national de labellisation écoquartiers)
- nouveau quartier près du grand stade
- les zones d'activités :
    - projet de requalification de la zone commerciale de Lingostière, en cohérence avec le développement de La Baronne et le projet de pôle multimodal
    - restructuration de Cap 3000
    - densification de la zone industrielle de Carros

- Les études de définition pour l'aménagement de la Plaine du Var ont abordé la question de la

requalification paysagère de façons très différentes avec une mise en valeur plus ou moins importante du grand paysage de la Plaine du Var.
Ce sujet a été pour l'essentiel appréhendé sous l'angle de la trame verte et bleue au service de l'amélioration du cadre de vie des habitants de ce secteur.

Les récents documents d'urbanisme approuvés sur l'OIN, compatibles avec la DTA, permettront notamment, grâce à une maîtrise de l'étalement urbain et une plus grande densification, une meilleure intégration de la dimension paysagère dans l'urbanisation de la basse vallée du Var. A ce jour, sur les 15 communes de l'OIN, 13 d'entre elles sont en effet dotées entre 2011 et 2013 de PLU qui intègrent la dimension paysagère préconisée par la DTA.

Il est précisé que les espaces naturels formant le grand cadre paysagers ou correspondant aux socles des villages et aux boisements structurant le paysage des coteaux sont protégés de manière satisfaisante dans ces PLU. En effet, ces espaces sont classés en zones naturelles N des PLU et ont donc vocation à être préservés en tant qu'éléments non urbanisés, constituant la structure paysagère de la basse vallée du Var et de ses coteaux.
Quant aux espaces paysagers sensibles (espaces constructibles mais dont la perception dans le paysage nécessite une attention particulière), ils sont généralement pris en compte dans les PLU par une réglementation spécifique (densité faible, imperméabilisation limitée, végétalisation imposée, etc.) .
Mais ces espaces identifiés par la DTA en fonction de leur perception et de l'existence d'une certaine urbanisation diffuse rassemblent des secteurs de morphologie urbaine assez hétérogène. Certains de ces espaces méritent une attention particulière, car ils ont gardé un tissu très aéré comportant des boisements et/ou des « espaces verts » conséquents . D'autres correspondent à des villages anciens dont la morphologie doit être conservée. D'autres secteurs ont été assez fortement urbanisés ou se situent à proximité d'espaces urbains denses et auraient aujourd'hui plus d'intérêt à être densifiés. Enfin, certains sites correspondent à des espaces naturels et/ou agricoles et ne doivent pas être urbanisés.

3. L'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces agricoles

Une étude menée par la DDTM sur l'évolution des espaces agricoles de la BVV a permis d'observer une dégradation des espaces agricoles existants (utilisés pour d'autres fonctions) et potentiels (non identifiés comme zones agricoles à ce jour dans les PLU) ainsi qu'un « émiettement » des espaces agricoles.

Néanmoins, si depuis 2003 on assiste globalement à une réduction des zones agricoles figurant dans les documents d'urbanisme des communes de l'OIN, il convient de noter que ceux-ci restent bien compatibles avec les objectifs de préservation a minima des espaces agricoles identifiés par la DTA.

Il est surtout notable qu'une prise de conscience collective de cet enjeu, se soit manifestée : ainsi, après une première prise en compte dans la charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt, une réflexion s'est engagée fin 2013 ; elle regroupe l'ensemble des acteurs intéressés (Etat, MNCA, EPA, chambre d'agriculture, conseil général, conseil régional) et son objet est de mettre en place une stratégie de développement agricole de la plaine du Var, dans un cadre de forte pression foncière.
Cette démarche permettra notamment de définir des actions prioritaires à mettre en place afin d'identifier des zones agricoles pérennes pour y développer une agriculture péri-urbaine qui réponde aux besoins de la métropole azuréenne.
Cette stratégie doit également nourrir les travaux préparatoires à l'élaboration du schéma de cohérence territorial (SCOT) et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) à venir.

Le projet de transfert du MIN sur la commune de La Gaude pourrait également contribuer à développer un nouveau modèle économique agricole sur le territoire.

4. L'organisation des transports et des déplacements

Les projets réalisés depuis 2003 ont permis de renforcer les transports et de fluidifier les déplacements dans la vallée du Var.

La 6202 bis et le raccordement à l'A8 réalisé dans le sens sud -> nord ont permis de fluidifier les déplacements vers le site industriel de Carros et le haut et moyen pays. La 6202 bis permettra également, progressivement, une requalification partielle de la RD 6202 en voirie urbaine.

Le nouvel échangeur Nice promenade, en cours de réalisation, doit permettre de sécuriser le tracé et fluidifier le trafic à l'entrée de Nice.

La modernisation des Chemin de Fer de Provence (rénovation de la voie entre Nice et Plan du Var) permettra un trafic plus important et une meilleure desserte ferroviaire du secteur.

Par ailleurs, la mise en œuvre opérationnelle de l'OIN devrait permettre, à terme, la réalisation de nouvelles infrastructures importantes qui conforteront les orientations de la DTA.
A ce jour, certains projets majeurs sont actés et d'autres sont projetés à plus ou moins long terme.

Projets envisagés à court et moyen termes (d'ici 2018-2020)

- un pôle multimodal majeur à proximité de l'aéroport avec une réflexion sur l'accessibilité de l'aéroport au niveau de l'aménagement du quartier du Grand Arénas
- la voie des 40m qui facilitera les déplacements en pied de coteaux et qui devrait acceuillir un bus à haut niveau de service en attendant la réalisation de la ligne T3 du tramway de l'aéroport vers le grand stade.
- un nouvel échangeur au niveau de La Baronne pour assurer la desserte du futur MIN
- développement des modes doux notamment sur le périmètre des projets portés par l'EPA (ex: projet Nice Meridia)
- projet de liaison RD 118-RD 2209 entre site IBM et quartier de la baronne : projet de liaison direct coteau/plaine (pas de date connue)
- liaison A8 /voie Mathis pour désengorger l'avenue Grinda et « oxygéner » le quartier de l'Arénas (pas de date connue)

Projets envisagés à plus long terme (d'ici 2030)

- l'extension du réseau de TSCP avec le projet de ligne T3 vers le grand stade (demande de subvention faite par MNCA dans le cadre de l'appel à projets TCSP n°3)
- projet de pôle multimodal au niveau de Lingostière dans le cadre du développement de ce site
- l'extension du réseau de TSCP avec le projet de ligne T4 vers Saint Laurent du Var et Cagnes sur Mer (probablement après 2030).

Les études de définition et d'aménagement de la plaine du Var préconisaient également la réalisation de nouveaux franchissements du Var pour faire du fleuve un espace lien (ex: entre Nice et Saint Laurent du Var et au niveau de La Manda). Ces projets ne sont pas validés à ce jour.

Les projets envisagés témoignent de la prise en compte de l'objectif majeur fixé par la DTA de gestion économe de l'espace, en cohérence avec le réseau de transports en commun et traduisent la volonté de l'ensemble des partenaires concernés de porter des efforts importants sur les modes collectifs de déplacements plutôt que sur le développement de projets routiers, qui constituent sans aucun doute la seule solution d'avenir viable pour une amélioration de la mobilité dans cet espace contraint.

Conclusion

Le projet de territoire de l'Eco-vallée, approuvé par le conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var en 2011, rassemble les grands principes d'aménagement de ce territoire et constitue un fil conducteur permettant à l'OIN de concrétiser les orientations d'aménagement portées par la DTA.
Ce document évolutif est également une opportunité pour actualiser, le cas échéant, les équilibres et enjeux identifiés par la DTA.
Il sera, par ailleurs, complété d'ici fin 2014 par l'élaboration d'un projet stratégique opérationnel qui permettra de définir sur le long terme les orientations stratégiques et opérationnelles de l'EPA sur le territoire de l'OIN et de préciser à moyen terme un programme prévisionnel d'aménagement.

Ce projet d'aménagement, mis en place de manière concertée et partagée, a pour ambition de restructurer et requalifier ce territoire de façon globale, cohérente, équilibrée, en intégrant les nouveaux enjeux de la ville durable (Ecocité, écoquartiers).

Mais au-delà, l'OIN Plaine du Var ambitionne un positionnement national et international (en matière de développement durable, de développement de l'économie verte et de l'innovation autour du concept de ville intelligente) qui n'avait pas été identifié par les partenaires lors de l'élaboration de la DTA.
Une recherche de complémentarité entre la Plaine du Var et Sophia-Antipolis devra être poursuivie, à l'image de leur candidature commune à l'appel à projets French Tech lancé par le ministère du redressement productif et visant les écosystèmes numériques.

III-c)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre :
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs ; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer :

Quelles améliorations à l'accessibilité du secteur stratégique de Sophia Antipolis ? Quelles extensions nord au site ? Quelle réalisation de sites associés (cf. fiche III-g) **? Quelle offre nouvelle de logements ?**

Référence DTA :

1. *rapport pages 110 à 113 ; carte n° 26 : « Les activités de hautes technologies s'implanteront en priorité dans le parc d'activités de Sophia Antipolis et dans ses extensions ainsi que dans des "sites associés" qui renforceront l'armature urbaine de la bande côtière (...)*
2. *Il convient de poursuivre les réalisations améliorant l'accessibilité du site, par des transports en commun articulés sur la voie ferrée littorale au niveau des gares d'Antibes et de Biot et, dans le domaine routier, en réalisant à Biot, sur l'autoroute A8, un échangeur qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (...)*
3. *Les logements des actifs du parc d'activités sont répartis dans l'ensemble de la Bande Côtière. L'étude de ce problème doit être abordée à une échelle intercommunale. Cependant, les collectivités locales qui accueillent les entreprises doivent, à leur échelle, prendre une part significative des logements induits. »*

Éléments d'analyse

1) Dans la continuité de la fiche I-2.b), il est important de rappeler que l'option d'aménagement retenue pour le développement de la technopole de Sophia Antipolis à l'horizon 2030 est une implantation des activités de hautes technologies dans le périmètre actuel du Parc en maintenant les principes d'aménagement de développement durable d'origine (1/3 d'espaces aménagés, 2/3 d'espaces protégés).

Les orientations d'aménagement indiquées dans la DTA : « développer des activités de hautes technologies dans les extensions nord de Sophia Antipolis (1500 hectares) ainsi que dans des sites associés » (par ex : plateau Tercier...) sont pour l'instant abandonnées par les collectivités locales.

L'une des options d'aménagement retenue par les membres du comité de pilotage (État/Collectivités locales) est d'urbaniser le quartier du Fugueiret (dont 45 hectares appartiennent à l'État) reconnu comme un « secteur à enjeux » dans son positionnement au sein de la technopole : entre les Clausonnes (projet de ZAC commerciale) et le quartier des 3 moulins (à vocation sportive et de loisirs dont l'intensité urbaine est à inventer).

Sur le site du Fugueiret, le bureau d'études (équipe Reichen/Robert) a proposé de développer un nouveau « marqueur » (La Cité du Savoir, 158 000 m² de SP sur environ 10 hectares) afin de faire évoluer l'image de Sophia Antipolis. Le restant du site et les espaces avoisinants (160 hectares) seront traités en un nouveau Parc Départemental (le Parc Sport/Nature du Fugueiret)

2) Des projets importants sont en cours pour améliorer la desserte en transports collectifs du parc d'activités de Sophia Antipolis :

- liaison gare d'Antibes – Sophia Antipolis par un bus à haut niveau service dont la 1ère phase sera achevée en 2016
- réalisation d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare d'Antibes qui sera achevé en 2014
- restructuration des lignes de bus du réseau EnviBus pour optimiser la desserte de Sophia Antipolis à partir de la nouvelle gare de Biot réalisée dans le cadre de l'opération de réalisation de la 3ème voie ferrée littorale entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.

Concernant la desserte routière de Sophia Antipolis :

- la réalisation du demi-échangeur de Biot orienté vers Nice sur l'Autoroute A8 devrait démarrer très prochainement dès approbation du dossier loi sur l'eau, préalable indispensable,
- un programme de requalification de certaines routes départementales et de création de nouveaux barreaux de liaison a été engagé par le Conseil Général des Alpes-Maritimes.Toutefois si les études ont été menées, les travaux n'ont pas encore débuté.

Concernant les projets en cours de réflexion :

- la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a souhaité s'inscrire dans une démarche expérimentale dans le cadre du projet européen « CityMobil 2» en proposant une desserte interne du parc d'activités par des véhicules automatiques guidés sans conducteur. Sous réserve que le site soit retenu par l'Europe pour cette expérimentation, cette dernière pourrait être lancée prochainement. Le projet pourrait néanmoins être retardé s'il est confirmé qu'il doit être soumis à la procédure d'autorisation prévue par le décret n°2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés

Concernant les projets futurs :

- les élus du secteur et les aménageurs du site demandent de façon récurrente la création d'un nouvel échangeur sur A8 dans le secteur des Bréguières pour améliorer la desserte du parc d'activités et accompagner son développement. La création d'une gare nouvelle "ouest Alpes-Maritimes" sur la commune de Mougins dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur rendra nécessaire la réalisation de cet échangeur qui pourrait répondre aux orientations de la DTA compte tenu du développement en cours et à venir des transports collectifs dans ce secteur.
- une extension du réseau BHNS de Sophia Antipolis jusqu'à la gare de Mouans-Sartoux de la ligne Cannes-Grasse est envisagée à long terme.

3) En matière de logements, l'État a confié à l'ADAAM une étude sur les besoins et l'offre en matière d'habitat à une échelle plus vaste que celle de la technopole, pour accompagner le développement économique du territoire.(diagnostic prospectif ; propositions territorialisées). Les principales conclusions sont les suivantes.
Le Parc de Sophia-Antipolis accueille aujourd'hui 10 000 habitants pour près de 5000 logements dont 90 % sur les communes de Valbonne et Biot.
Ce parc de logements créé dès le départ notamment sur le quartier de Garbejaire avec une proportion forte de logements sociaux, puis développé sur de petits collectifs ou de l'individuel de niveau intermédiaire, s'est accru ces 10 dernières années d'une centaine de logements par an majoritairement composée de logements étudiants et résidences temporaires sur Valbonne mais aussi sur Biot, avec le développement de Saint Philippe, et tout récemment aux Trois Moulins sur la

commune d'Antibes.
Si presque la moitié des « habitants » du Parc y travaillent aussi, moins de 10 % des actifs Sophipolitains résident sur le Parc de Sophia.
Parmi ces actifs, évalués à 30 000 /31 000, 43 % habitent sur le territoire des 5 communes du Parc (Antibes, Biot, Mougins, Vallauris et Valbonne) et 80 % sur l'Ouest du département (CASA, PAP et communauté d'agglomération de Lérins) qui constitue ainsi le bassin d'habitat de Sophia.
Contrairement à ce qui peut être observé ailleurs, ce bassin d'habitat s'est resserré ces 10 dernières années avec une distance Domicile/Travail moyenne de 10.7 km en réduction mais avec des temps de parcours qui s'allongent pour les navetteurs.
Malgré cette évolution du bassin d'habitat, plus resserré et déplacé vers l'Ouest, les flux importants vers Sophia, en augmentation constante et réalisés à + de 90 % en voiture, posent une problématique de plus en plus prégnante d'accessibilité au Parc et de saturation des voiries et de l'A8.
Le développement futur de Sophia, souhaité à l'horizon 2030 à hauteur de 1 000 emplois par an, donc en très forte croissance par rapport aux dernières années, engendrera un besoin important de logements qui peut être évalué à 900 résidences principales de plus par an, correspondant à un besoin de 700 logements supplémentaires à construire annuellement (tenant compte de résorption de la vacance, de transformation de RS en RP, de changements d'usage...).
Le profil plutôt « favorisé et très favorisé » des ménages et des actifs Sophipolitains, dont 66 % sont des ménages avec au moins un cadre et dont près des 2/3 sont des ménages biactifs, entraîne une typologie des besoins plus tournée vers l'accession maîtrisée, le locatif intermédiaire et globalement vers du logement familial (+ de 60 % des ménages sont des familles avec enfants). Même si les besoins plus sociaux, correspondant aux actifs « employés » ou famille à bas revenus, sont également présents.
Concernant la territorialisation de cette offre, bien que les hypothèses initiales prévoyaient un « parc habité» et beaucoup plus de logements que ce qui a été réalisé, il semble que la question du renforcement de la fonction résidentielle de ce très vaste parc technologique reste une problématique sensible. Ce serait cependant, autour du confortement des polarités, un des moyens de répondre en partie aux problèmes d'accessibilité, d'attractivité et d'animation de cet espace exceptionnel mais ne répondant plus, en matière de mobilité, de mixité et de proximité, aux exigences du développement durable et n'assurant plus, par là, une réelle fonctionnalité.
Dans le cadre du développement de l'offre de logement sur le parc, les projets devront répondre aux exigences d'excellence et au contexte exceptionnel de cet espace emblématique afin d'éviter toute banalisation du Parc par l'enrichissement de ses fonctions.
Ils devront également être ciblés, en termes de produit, sur les caractéristiques particulières des actifs Sophipolitains.
Le foncier mobilisable sur le Parc, mais aussi dans la première couronne et le long des axes TCSP prévus ou envisageables, notamment vers Antibes mais aussi vers la CAPG et le Bassin Cannois, permettrait aux collectivités d'assurer de plus en plus le logement des actifs Sophipolitains sur leur territoire, dans, à proximité ou en liaison TC avec le Parc.

<u>Conclusion</u>

- Les orientations d'aménagement indiquées dans la DTA : « développer des activités de hautes technologies dans les extensions nord de Sophia Antipolis (1500

hectares) ainsi que dans des sites associés » sont pour l'instant abandonnées par les collectivités locales.
- L'accessibilité du secteur stratégique devrait s'améliorer à court et moyen termes compte tenu des projets et des réflexions en cours.
- L'augmentation de l'offre de logements en accompagnement du développement de Sophia doit être complètement intégrée à la définition du projet « Sophia 2030 ».

III-d)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quels projets d'ensemble proposés/réalisés pour la restructuration et/ou la densification des 15 «espaces-enjeux» de la Bande Côtière (dont 13 sur le littoral) ?

Référence DTA: rapport pages 67, 83, 85; carte hors texte « Bande Côtière »

« Les espaces-enjeux : secteurs de structuration ou de restructuration qui représentent les principaux lieux où un développement peut être organisé en cohérence avec les objectifs retenus en matière de transports, d'habitat, d'activités et d'équipements de superstructures. Ces lieux sont, pour l'essentiel, situés dans l'armature urbaine principale que constitue l'agglomération littorale (...) ainsi que dans les deux axes desservis par des transports en commun, de Cannes-Grasse et de la vallée du Paillon au nord-est de Nice. Dans ces axes, des projets d'ensemble devraient permettre d'améliorer la qualité du cadre de vie et d'exploiter au mieux le potentiel de développement. »

Eléments d'analyse

Indicateur d'évaluation 1 : Localisation et Périmètre

Sources : DTA et PLU ou études réalisées.

Méthodologie utilisée : l'objectif est de vérifier si les localisations géographiques des 15 « espaces enjeux » étaient pertinentes et si la superficie des périmètres initiaux (éch.1/60000) a évolué (meilleur ciblage des zones de réflexion).

>> cf. liste « indicateurs » en fiche annexe.

Commentaire : la localisation géographique des espaces-enjeux identifiées par la DTA s'est avérée globalement pertinente .Toutefois les réflexions engagées sur ces certains espaces ont entrainé le déplacement de certains périmètre d'actions (ex : la fontonne pour tenir compte de la réalisation de nouveaux axes structurants) ou la diminution du périmètre d'actions (ex : opération Cannes-marchandises)

Indicateur d'évaluation 2 : notion de projet d'ensemble

Sources : analyse des projets d'ensemble connus, des secteurs d'études (PLU), information des porteurs de projet.

Méthodologie utilisée : l'objectif est de vérifier le « remplissage » des 15 espaces enjeux à partir des périmètres identifiés ci-dessus.

La méthode est de classer l'évolution des espaces enjeux selon 3 catégories :

- espaces-enjeux sans aucune réflexion ou action (ex: maîtrise foncière, action EPFR)

- espaces-enjeux avec réflexion d'ensemble

- espaces enjeux au stade opérationnel ou en réalisation

>> cf. tableau ci-dessous

Conclusion : la plupart des espaces-enjeux identifiés par la DTA ont fait l'objet d'une réflexion d'ensemble. Très peu d'action foncière des collectivités locales (via notamment l'EPFR) pour maîtriser même partiellement le foncier (hormis Logis de Bonneau, Carnolès et les Pétroliers). Peu d'espaces-enjeux sont au stade opérationnel : les deux espaces-enjeux de Nice, Carras et Magnan, sont réalisés et une partie de l'espace-enjeu de Carnolès est en cours de réalisation (opération Cap Azur).

Tableau de synthèse sur les 15 espaces-enjeux identifiés par la DTA *:*

Avancement	Nombre d'espaces enjeux concernés
Espaces-enjeux sans aucune réflexion engagée	**2**
Espaces-enjeux avec réflexion d'ensemble	**10**
Espaces-enjeux au stade opérationnel / en réalisation	**3** (dont opération Carnoles pour partie)

INDICATEURS : LOCALISATION et PERIMETRE

Espace-enjeu	Périmètre DTA 2003	Observations
Logis de Bonneau *Villeneuve-Loubet*	117 ha	Périmètre de réflexion sur 40 hectares (étude CASA) -orientations particulières d'aménagement dans PLU communal de 2005
La Bocca *Cannes*	196 ha	Périmètre de réflexion comprenant le projet de technopole + pôle multimédia + cité des sports + pôle multimodal, selon les orientations spécifiques d'aménagement du PLU 2005.La commune envisage l'achat auprès de RFF de 12 ha sur les 24 ha de l'ancienne gare de marchandises.
Trianon *Antibes*	76 ha	Aucun réflexion d'ensemble effectué sur ce secteur par la collectivité – Ce secteur est identifié au SCOT en « espace à dominante habitat ».
Les Pétroliers *Antibes*	12 ha	Diverses études d'urbanisme réalisées sur ce site dont notamment celle pilotée par l'Etat(DGALN) dans le cadre des ateliers littoraux.Le périmètre de cet espace enjeu a été repris par la servitude d'urbanisme n°1 du projet d'aménagement global du PLU de 2011 .
La Fontonne *Antibes*	145 ha	Les enjeux urbains actuels se sont déplacés par rapport au périmètre initial de la DTA (nouvel échangeur de Biot, projet de BHNS). La CASA a réalisé sur ces nouveaux « espaces-enjeux » diverses réflexions (étude urbaine du quartier Fontonne-Bréguières de 2009). Ces périmètres correspondent aux servitudes d'urbanisme n°2 (*Les Prugnoms* ou *pôle Jean Bunoz*) et n°6 (*carrefour des 4 chemins*) pour projets d'aménagement global selon le PLU de 2011.
Les Vespins *Saint-Laurent-du-Var & Cagnes-sur-Mer*	93 ha	Réflexion urbaine ciblée sur une partie de l'espace enjeu DTA: Aménagement de Cap 3000 et réflexions sur l'axe Cap3000-village de St Laurent-du-Var . Ce périmètre correspond aux servitudes d'attente de projet (SAP) du PLU 2013 de St Laurent-du-Var (SAP-1 du pôle multimodal et du pôle commercial du Lac ; SAP-2 de la frange-ouest des Vespins ; SAP-4 du quartier de l'îlot Gare Nord et SAP-7 du secteur Jeanne d'Arc) . Dire territorial de l'État sur cet espace enjeu (étude CETE de 2008)
La Trinité-Drap-L'Ariane	178 ha	Dossier ANRU sur l'Ariane – orientations d'aménagement et servitude de périmètre d'étude concernant le projet d'écoquartier Anatole-France sur la commune e la Trinité- Dire territorial de l'Etat sur cet espace enjeu (étude CETE d'Avril 2007) .

Plan-de-Grasse	278 ha	Étude urbaine réalisée par la commune sur une partie de l'espace enjeu (quartier Saint Marc) - Dire territorial de l'Etat sur l' espace enjeu du Plan de Grasse (étude DDTM en date de Mai 2013).
Minelle *Mandelieu-la Napoule*	63 ha	Sur le triangle de Minelle (40 hectares)un projet de ZAC (Eco ZAC des vergers de Minelle) est à l'étude avec une démarche HQE-Aménagement - Dire territorial de l'Etat sur cet espace enjeu (étude DDTM de 2009). Le PLU de 2012 faisait apparaître deux périmètres d'étude au plan de zonage et une servitude de mixité sociale MS-10 dont l'ensemble représente 9,8 ha
Carnolès *Roquebrune-Cap-Martin*	38 ha	Diverses études urbaines sur le quartier Carnoles (6,5 hectares) - *Un secteur est en cours de réalisation (écoquartier Cap Azur - 1,5 hectares)* - Dire territorial de l'État sur cet espace enjeu (étude CETE/DDTM de 2010) -Étude de faisabilité d'un dossier de ZAC sur le terrain de l'armée (BA 943 – 3,5 hectares) en cours de validation.
Menton-Gare	15 ha	Étude de restructuration du quartier de la gare (SNCF/RFF/Ville de Menton) réalisée en juillet 2002.
Menton-Garavan	15 ha	Pas de réflexion d'ensemble sur le périmètre de l'espace enjeu identifié par la DTA - Opération à enjeu local : projet de construction d'une résidence de tourisme/hôtel
Carras *Nice*	57 ha	*Opérations de ZAC réalisées* (ZAC des Bosquets...)
Magnan *Nice*	63 ha	*Opérations de ZAC réalisées* (ZAC Magnan, ZAC Coppet-Renoir, ZAC Chéret)
Riquier *Nice*	223 ha	Opération de restructuration urbaine réalisée sur le secteur St Jean d'Angély (tram, université...), Au PLU 2010 périmètre d'étude L123-2-a e , zones UDj (zone de développement), UFr (dépôt SNCF) et E.R. pour équipements publics,

Superficie totale des 15 espaces enjeux identifiés par la DTA = 1 569 ha environ

III-e)	**Logement**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer pour un bilan à mi-parcours (en 2013, au regard de la période 2003-2020) :

Référence DTA : rapport page 55

Quel rééquilibrage de l'offre de logements et quelle réponse aux perspectives de développement?

Il paraît pertinent de s'intéresser en particulier aux points suivants :

1. **Offre nouvelle en matière de logement**
2. **Développement de l'offre à loyers modérés**
3. **Développement d'une stratégie territoriale en matière de logement (foncier, PLH)**
4. **Mise en œuvre de projets et outils spécifiques : OPAH, projets ANRU,...)**

Éléments d'analyse

1. Offre nouvelle en matière de logement

Evaluation de l'objectif fixé par la DTA :
Selon la DTA, sur la base d'une hypothèse de croissance démographique de 0,6 % par an, l'offre nouvelle nécessaire était estimée à 3 800 résidences principales (RP) par an.

Le travail de mise à jour effectué en 2008 par le bureau d'études Guy Taïeb à la demande de la DDE a permis d'actualiser cette estimation du besoin, pour le placer autour de 5 000 résidences principales par an. (NB : la DDTM prévoit de lancer en 2014 une étude permettant de remettre à jour ce chiffre, et de le projeter à des échelles territoriales fines,en lien avec la DREAL).

Par ailleurs, les obligations réglementaires en vigueur (loi SRU) impliquent désormais au minimum la production d'environ 6 000 LLS seuls /an (il s'agit d'un ordre de grandeur) jusqu'en 2025, ce qui supposerait encore un nombre nettement supérieur de résidences principales.

L'objectif de production d'offre nouvelle en RP inscrit initialement dans la DTA apparaît donc aujourd'hui nettement en-deçà des besoins, et a fortiori très inférieur aux obligations découlant des textes sur la production de LLS.

Comparaison avec la production :
Entre 2003 et 2011, l'augmentation constatée des RP a été de 34 207 unités[1], soit une moyenne de 3 800 par an. Ce chiffre, qui est tout juste compatible avec l'objectif de la DTA, reste nettement inférieur au besoin tel qu'il a été recalculé en 2008.

La production de résidences principales est donc toujours largement insuffisante par rapport aux besoins connus dans le département.

2. Production de logement social

Evaluation de l'objectif fixé par la DTA :
La DTA avait fixé en 2003 un objectif de production de 1100 logements sociaux par an.
Au moment de la mise à jour des objectifs en 2008, on estimait que la production de logements sociaux devrait approcher 2500 LLS/an (ordre de grandeur), ce qui rejoignait les obligations SRU d'alors (environ 2700 LLS à produire par an pour atteindre les 20 % de RP dans les communes concernées).

Aujourd'hui, suite à la mise en place de l'obligation SRU à 25 %, l'objectif départemental de production devrait atteindre environ 6 000 logements sociaux/an d'ici à 2025.

Les objectifs de la DTA en matière de logement social apparaissent aujourd'hui en grand décalage avec la réglementation en vigueur.

Comparaison avec la production :
Entre 2005 et 2012, les livraisons de logements sociaux ont représenté 9591 unités, soit une moyenne d'environ 1200 unités par an. Sur la période 2008-2012 uniquement, cette moyenne a été portée à près de 1450 livraisons par an. Compte-tenu du volume de LLS financés à partir de 2009 (moyenne autour de 2000 logements/an), on peut s'attendre à une hausse notable des livraisons dans les années à venir.

Ces chiffres de production, qui apparaissent satisfaisants au regard des objectifs affichés initialement dans la DTA, s'avèrent aujourd'hui tout à fait inférieurs au besoin, et encore plus aux obligations réglementaires. La tendance à la hausse, pourtant notable, ne suffit pas pour répondre aux enjeux.

Les difficultés permettant d'expliquer un tel constat sont connues : elles portent avant tout sur la maîtrise foncière, le coût des programmes au regard des financements disponibles, et en bout de chaîne la capacité de production de la filière.

1 Source Filocom

Parmi ces éléments, la DTA intervient sur deux aspects : la question foncière d'une part, à travers l'identification des espaces à enjeux et des secteurs stratégiques, et l'incitation des collectivités à mettre en œuvre de « bonnes pratiques » d'autre part, en mobilisant l'ensemble des outils existants. C'est l'objet des deux paragraphes suivants.

3. Développement d'une stratégie territoriale en matière de logement (PLH, foncier)

Stratégie territoriale - PLH

L'outil dédié pour la définition d'une stratégie territoriale adaptée en matière de logement est le programme local de l'habitat (PLH).

Au 1er janvier 2014, date de mise en place de la nouvelle carte intercommunale, parmi les EPCI ayant l'obligation de se doter d'un PLH exécutoires, seule la CA des Pays de Lérins ne sera pas couverte (les communes auparavant isolées n'avaient pas mené à terme la mise en place de leurs PLH communaux). Parmi les autres EPCI, certains auront des obligations de modification de leurs PLH au regard de l'évolution de leurs périmètres, mais sous cette réserve on peut considérer que les territoires sont globalement couverts.

Toutefois, l'ensemble de ces documents devra faire l'objet d'une mise à jour afin d'intégrer le nouvel objectif de réglementaire de 25 % (loi SRU). A ces échelles, les collectivités signalent généralement l'impossibilité matérielle dans laquelle elles se trouvent d'atteindre cet objectif, en raison de la rareté du foncier disponible.

Cette situation conduit la majorité des PLH à se limiter à des obligations réglementaires, et rend la déclinaison des objectifs du PLH dans les PLU difficile à appréhender.

La stratégie territoriale en matière de logement que la DTA encourageait initialement a donc été mise en place par les collectivités, mais les ambitions des PLH devront être améliorées.

Foncier

En matière de réserves foncières, il convient de souligner le rôle de la DTA à travers l'identification d'une quinzaine d'espaces à enjeux, qui font l'objet de la fiche III-d-2 .

Sur ces sites à enjeux, on peut considérer globalement que l'objectif de préservation des réserves foncières a été rempli. En revanche, seule une faible proportion de ces réserves a donné lieu à ce jour à une construction effective de logements.

Les deux secteurs stratégiques ont également permis d'aborder la question de l'équilibre des fonctions dans la Plaine du Var et à Sophia Antipolis, on pourra se reporter aux fiches I- 2- b et III- b pour plus de détail.

4. Mise en œuvre de projets et outils spécifiques : OPAH, projets ANRU,...)

OPAH

En 2014, la couverture en matière d'OPAH est très inégale : certains EPCI (CAPAP, CASA, NCA) disposent d'OPAH depuis de nombreuses années, les renouvellent en veillant à les adapter au besoin. L'Est du département en revanche n'est pas couvert, de même que le territoire de la nouvelle CA des Pays de Lérins. La question du haut pays se pose également, avec des besoins avérés mais une densité de population faible.

La mise en place de la nouvelle carte intercommunale constitue une bonne occasion pour améliorer la couverture du territoire en OPAH. Ces OPAH permettent en effet d'abonder le financement des travaux, mais surtout de mettre en place une information et un accompagnement auprès des particuliers, ce qui élargit significativement le public touché.

Projets ANRU :

Dans les Alpes-Maritimes 5 projets de renouvellement urbain (PRU) ont été conventionnés depuis 2005 : 4 à Nice (quartiers Pasteur, l'Ariane – en 2 phases, les Moulins) et 1 à Grasse (quartier Est et centre ancien). Par ailleurs, il existe 2 opérations dites « isolées » concernant Cannes (quartier Ranguin) et Vallauris (quartier les Hauts de Vallauris). En outre, en sus des opérations ANRU stricto sensu, la convention établie au titre du programme national de requalification des quartiers anciens dégradés pour le quartier Notre Dame – Vernier – Thiers à Nice est en cours de signature.

En quelques chiffres :

- Le coût total des travaux s'élève à plus de 400M€ dont plus de 90 M€ financés par l'ANRU.
- 1303 logements démolis/ 1440 reconstruits (en site ou hors site),
- 2285 logements réhabilités

Le projet le plus avancé (avenant de clôture de convention signé en novembre 2013) concerne le quartier de Pasteur à Nice pour lequel le PRU a tenu ses promesses : la transformation du quartier a bien eu lieu notamment par la diversification de l'habitat et des fonctions (démolition de 205 LLS / reconstruction de 54 LLS sur site et 151 hors site; diversification de l'offre avec la construction de 26 logements en locatif libre par la foncière logement; aménagement d'un équipement public au cœur du quartier, création ou requalifications des voies publiques, la création d'une place publique, l'aménagement de parking publics...)
Par ailleurs, l'inscription du projet dans le cadre de grands projets d'aménagement urbains connexes tel que l'extension de la ligne 1 du tramway a permis le désenclavement du quartier.
À noter que le PRU a également produit des effets liés au relogement et l'accompagnement social des ménages, la mise en place d'une gestion urbaine de proximité, l'insertion professionnelle via la charte d'insertion et ses objectifs.

Enfin, l'élaboration d'un plan stratégique local (prévu dans le cadre des processus de clôture des conventions de rénovation urbaine) devra viser à consolider les acquis du PRU, renforcer la dynamique partenariale, identifier les principaux enjeux du quartier, le positionner dans la ville afin de passer d'une logique de « réparation » à de véritables perspectives devant se traduire dans des orientations stratégiques.

Concernant les autres projets et en l'état de leur avancement (convention en cours de clôture pour les plus avancés), nous ne disposons pas encore d'éléments évaluatifs définitifs.

Concernant le nouveau programme national de rénovation urbaine mis en place par la loi du 21 février 2014, il visera les quartiers présentant les dysfonctionnements urbains les plus importants, en favorisant la mixité de l'habitat, la qualité de la gestion urbaine de proximité et le désenclavement des quartiers. A ce stade, nous ne connaissons pas les quartiers éligibles.

Conclusion :

-

D'une manière générale, on constate que les objectifs de production de logements ont été largement sous-estimés dans la DTA par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui (en matière de besoin réel, et encore plus vis-à-vis des obligations réglementaires).
Il semble qu'ils correspondaient davantage à une « capacité à faire » qu'au besoin tel qu'on l'estime désormais.

L'injonction de mise en place d'une stratégie territoriale (largement relayée au-delà de la DTA dans le cadre de l'animation de la politique publique du logement) a pour sa part été suivie d'effets : on peut lui attribuer la mobilisation des outils appropriés (PLH, ANRU, OPAH...), ainsi que l'augmentation progressive de la production, notable mais encore insuffisante.

Cet effort du territoire est à souligner, il nécessite toutefois d'être poursuivi et accentué pour mieux tendre vers les objectifs qui sont les nôtres à ce jour.

III-f)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement:

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux:

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quelles réalisations pour le développement des transports collectifs et d'un réseau maillé de TCSP?

Références DTA Rapport page 57 « il apparaît nécessaire aujourd'hui de donner la priorité aux transports collectifs.

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

1. *la voie ferrée littorale (...)*
2. *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*
3. *la réalisation de transports en commun en site propre (TCSP) concernant les agglomérations de Nice, de Cannes (...)*
4. *La desserte du parc d'activités de Sophia-Antipolis par une liaison rapide avec les gares d'Antibes et de Biot (...).*
5. *Le développement des transports en commun impose des actions de coordination ...*
6. *L'interconnexion des voies ferrées et des sites propres doit être assurée.(...)*

Éléments d'analyse

Des projets à court et moyen terme sont engagés pour améliorer l'accessibilité interne et externe du département.

Ces projets sont pour la plupart inscrits au CPER :

- Développement de l'offre TER par la réalisation de la 3ème voie ferrée littorale entre Antibes et Nice Saint-Augustin (les travaux ont démarré en mai 2007 et devraient être achevés en 2014 pour la section Antibes/Cagnes-sur-Mer) ;
- Modernisation des lignes Nice-Breil et Nice-Digne ;
- Réaménagement de la ligne Cannes-Grasse mise en service en mars 2005 pour un cadencement à la ½ heure au lieu d'une heure actuellement ;
- Développement de pôles d'échange multimodaux notamment à Nice Saint Augustin, à Nice Lingostière et Pont Michel et autour des gares d'Antibes, Cannes et Grasse,

La Métropole Nice Côte d'Azur a inauguré sa première ligne de tramway en novembre 2007.
La Métropole a arrêté en 2009 le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030. Ce schéma précise les extensions futures du réseau de tramway au sein de la métropole : desserte de L'Ariane et La Trinité, de Cagnes/Mer.

Dans le cadre des trois appels à projets TCSP lancés depuis 2010:

- La Métropole Nice Côte d'Azur a réalisé l'extension de la ligne 1 jusqu'à Pasteur en juillet 2013.
- La réalisation de la ligne 2 est-ouest, du port de Nice au CADAM et l'aéroport Nice Côte d'Azur est lancée et sera achevée en 2018.
- La réalisation de la ligne 3 pour la desserte de la plaine du Var entre l'aéroport de Nice et le secteur de Lingostière devrait être achevée au même horizon.
- La CASA, le SITP Cannes-Le Cannet-Mandelieu La Napoule et le syndicat mixte SILLAGES se sont engagés dans le développement à court terme de réseaux de transport collectif en site propre, de type BHNS pour les deux premiers et de type funiculaire pour le troisième.

Des projets de coopération transfrontalière pour les transports de voyageurs par route et par fer sont financés dans le cadre d'INTERREG.

RFF avait déjà mis en place dans les Alpes-Maritimes dès le début de l'année 2009,le cadencement des circulations ferroviaires dans le cadre de son programme national de cadencement. Des ajustements ont été réalisés en décembre 2011.
Ce cadencement a permis d'améliorer le niveau de l'offre de service, la lisibilité et la fiabilité des dessertes ferroviaires.

Un grand projet structurant améliorera notablement les relations régionales, nationales et internationales de la Côte d'Azur. Il s'agit de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ex LGV PACA) entre Marseille et la frontière italienne. Le phasage du projet retenu pour tenir compte des fortes contraintes financières fait que ce projet ne sera achevé qu'à un horizon lointain (2040). A l'horizon 2030 sera réalisée l'amélioration des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice : ce dernier permettra de développer l'offre TER entre Cannes, Sophia Antipolis et Nice.

La création en 2005 du syndicat mixte de transport SRU « SYMITAM » a permis d'engager des actions pour la promotion des transports collectifs: information multimodale (réseaux urbains et TER) et titre de transport combiné qui ont abouti en 2011.

Le système de gestion du trafic et d'information routière DIADEM, initié au début des années 2000 par la DDTM, est actuellement mis en oeuvre et exploité par les différents gestionnaires des réseaux routiers. Une coordination entre les gestionnaires des réseaux routiers et les autorités organisatrices de transport (via le SYMITAM) reste encore à organiser pour assurer une information multimodale complète.

Les sections urbaines des lignes des Chemins de fer de Provence (Nice-Carros) et de Nice-Breil/Roya (Nice-Drap dans la vallée du Paillon) ainsi que de la ligne Cannes-Grasse font l'objet d'importants travaux d'aménagements pour améliorer leur niveau de service et de sécurité.

Une étude de développement de la ligne des Chemins de Fer de Provence dans sa section urbaine est en cours. D'ores et déjà, il ressort de cette étude que la desserte de la rive droite du Var jusqu'à la zone d'activités de Carros-Le Broc n'est pas

économiquement viable. Une électrification de la section urbaine jusqu'à Plan du Var et la mise en œuvre de matériel roulant adapté est envisagée à moyen terme.

Conclusion

Dans les Alpes-Maritimes, le développement des transports collectifs est en fort progrès grâce à la mobilisation de tous les acteurs. Ce développement porte sur les réseaux, leur intermodalité, la billetique interopérable et l'information multimodale. La dynamique initiée depuis le début des années 2000 reste soutenue grâce aux appels à projets TCSP lancés depuis 2010.

III-g)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel rééquilibrage de l'emploi dans l'Est du département ?

Référence DTA: rapport page 55 carte hors texte Bande Côtière « 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. (...)

Éléments d'analyse

Afin d'évaluer le rééquilibrage de l'emploi dans l'est du département au regard des orientations de la DTA, deux types d'analyse sont proposées :

- un point sur les secteurs d'activités situés dans les sites stratégiques, la réalisation de sites associés à Sophia Antipolis, les autres potentialités

- L'analyse des chiffres INSEE portant sur la population et l'emploi (1999 et 2010)

1 Les secteurs d'activités situés dans les « sites stratégiques », la réalisation de « sites associés à Sophia Antipolis », les autres potentialités

Référence DTA :

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.

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

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(...)

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.(...) Tel pourrait également être le cas du secteur du plateau Tercier situé à l'Est de Nice.

- Sophia Antipolis et les extensions nord de Sophia : cf fiches I- 2 b) et III- c)

- Site stratégique de la basse vallée du Var : la mise en œuvre de l'OIN Plaine du Var permettra un fort développement d'activités économiques au sein de deux des quatre opérations structurantes (le quartier d'affaires du Grand Arenas, la technopole urbaine de Nice Meridia) prévues dans le cadre du protocole financier co signé en mars 2012 ; Au titre de ces quatre opérations et à leur terme (2026), la plaine du Var accueillerait près de 27 000 emplois supplémentaires, avec « *une ambitieuse stratégie économique en matière de formation et de recherche, notamment tournée vers les technologies durables, la santé et la croissance verte ».*

- Dans le projet de Scot de la Riviera Française et de la Roya il est fait référence à un développement économique dans le domaine « Santé, Nutrition, Bien-être », pour autant n'ont pas été identifiés les sites susceptibles de recevoir ces activités bien qu'une étude de positionnement économique ait été conduite par la CARF. Cependant plusieurs projets sont en cours :

- Espace enjeux de Roquebrune Cap Martin (Secteur Carnolès) : un projet d'aménagement d'ensemble est en cours d'étude dans le cadre des dispositifs nationaux d'écoquartier ; le programme comportera des logements, un pôle multimodal, des équipements et des activités.

- La Cruella à La Turbie : une étude de faisabilité d'un projet compatible avec la DTA peine toujours à s'achever, ce secteur fait l'objet d'attentions particulières sans réelle conduite de projet.

- Sospel :une zone d'activités près de la gare a été réalisée ; elle présente des difficultés d'occupation à ce jour.

- Le Plateau Tercier : pas de réalisation et une future réalisation paraît peu probable à ce jour

En 2013, la notion de sites associés à Sophia telle que définie lors de l'élaboration de la DTA n'est plus d'actualité ; néanmoins des projets de développement économique sont en cours d'étude – parmi ceux-ci, ceux situés dans l'OIN et au sein de la technopole de Sophia-Antipolis sont les plus ambitieux en terme de création d'emplois.

2 L'analyse des chiffres INSEE et IMSEE portant sur la population et l'emploi

L'analyse des données INSEE montre entre 1999 et 2010

- une augmentation de la population nettement plus importante à l'Ouest qu'à l'Est (tableau 1)
- un nombre d'emplois créés à l'Est tout à fait significatif, notamment sur la commune de Nice. (tableaux 1 et 2)

Les chiffres fournis par l'Institut Monégasque de la Statistique et des Études Économiques montrent le poids important de Monaco dans le bassin d'emplois des communes des Alpes-Maritimes et particulièrement celles du secteur Est (tableau 3)

- en 2012, les ¾ des salariés monégasques résidaient dans les Alpes-Maritimes
- parmi ces salariés, 1/3 résidaient dans les communes limitrophes à Monaco

(Beausoleil, Cap d'Ail, Roquebrune-Cap Martin et la Turbie)

Tableau 1 : Analyse sur 2 secteurs (communes situées à l'ouest ou à l'est du Var)

	Secteur Ouest		Secteur Est (y compris Nice)	
	1999	2010	1999	2010
Population	501 619	553 522	480 069	489 388
Variation de la population		+ 51 903		+ 9 319
Emplois	179 992	225 708	163 413	182 109
Variation du nombre d'emplois		+ 45 716		+ 18 696
Rapport emplois / population	35,90%	40,80%	34,00%	37,20%

Tableau 2 : Analyse sur 3 secteurs (Nice constituant un secteur autonome)

	Secteur Ouest		Nice		Secteur Est	
	1999	2010	1999	2010	1999	2010
Population	501 619	553 522	342 738	343 304	137 331	146 084
Variation de la population		+51 903		+566		+8 753
Emplois	179 992	225 708	132 864	145 614	30 549	38 495
Variation du nombre d'emplois		+45 716		+12 750		+5 946
Rapport emplois / population	35,90%	40,80%	38,80%	42,40%	22,20%	25,00%

Tableau 3 : Répartition des salariés à Monaco selon leur résidence (source Institut Monégasque de la Statistique et des Études Économiques - IMSEE)

	2000	2012
- Monaco	6 887	6 698
- Communes limitrophes	9 751	11 548
- France (hors communes limitrophes)	15 207	23 084
dont Alpes Maritimes (hors communes limitrophes)	?	22 812
- Italie	3 199	3 717
- Autres	124	395
Total	35 168	45 442

En conclusion

- Si on ne peut donc pas parler de rééquilibrage de l'emploi dans l'Est du département , la comparaison des situations 1999 et 2010 montre qu'il n'y a pas eu de dégradation.

- Il faut noter le poids important de Monaco pour l'emploi des salariés des Alpes-Maritimes. De 2000 à 2012, l'augmentation du nombre d'emplois dans la principauté (+30%) a essentiellement profité aux résidents des Alpes-Maritimes (+38%), particulièrement ceux des communes de l'Est du département.

Or la DTA a été muette sur cette réalité ; l'influence sur le territoire maralpin du fonctionnement transfrontalier avec Monaco a été probablement sous estimée par les partenaires (déplacements, et logements induits, foncier...).

- Les perspectives à horizon 2025/2030 liées aux réflexions ou projets en cours dans les deux secteurs stratégiques de Sophia Antipolis et de la plaine du Var permettent d'envisager des développements économiques importants – qui devront rechercher une dynamique commune.

III-h)	**Objectif / Orientation analysé(e)**	

Ce que la DTA cherche à atteindre:
Maîtriser le développement

Aménager l'espace, satisfaire aux besoins présents et futurs; prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux

Ce que l'on cherche à évaluer:

Quel respect des modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi littoral ? à la loi montagne ?

Référence DTA: rapport pages 81 à 85, 95, 96, 129 à 131

Éléments d'analyse

Sur les 163 communes que compte le département des Alpes-Maritimes, la « loi Littoral » s'applique à 16 communes. La « loi Montagne » concerne quant à elle 119 communes du moyen et du haut-Pays. (Seules 28 communes du moyen pays ne sont concernées ni par la loi Littoral, ni par la loi Montagne.

1/ Les modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi Littoral :

La DTA précise les modalités d'application de la loi littoral concernant l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage – dont elle définit la limite.

Elle a fait jurisprudence (Conseil d'Etat 27 juillet 2005 *Comité de sauvegarde du Port Vauban, vieille ville et Antibes Est*) et sa légalité a été validée au regard des articles L 146-1 et suivants du code de l'urbanisme, tenant compte de « l'échelle de territoire qu'elle couvre et compte tenu de l'ensemble de ses orientations et prescriptions » ; elle permet ainsi d'apprécier la notion d'extension limitée de l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble.

Elle propose notamment une approche différenciée des modalités d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches, selon que l'on se situe dans « les espaces urbanisés sensibles », « les espaces à enjeux » ou « les espaces neutres ».

Par ailleurs, en dehors de ces espaces proches du rivage, elle a précisé dans ses orientations qu'il convenait de privilégier une gestion économe de l'espace.

Évolution de la compatibilité des POS / PLU entre 2003 et 2013 :

NB : en 2003, toutes les communes littorales disposaient d'un POS ou d'un PLU, à l'exception d'Antibes et de Villeneuve-Loubet.

Année	**2003**	**2013**
POS/PLU compatibles :	6	13
POS/PLU non compatibles :	8	3
Total	14	16

En 2003, seuls 6 POS sur 14 étaient compatibles avec les dispositions de la loi littoral relatives à l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage.

En 2013, 13 documents d'urbanisme sur 16 sont désormais compatibles, soit un peu plus de 80 % d'entre-eux. Néanmoins, restent incompatibles à ce jour les POS des communes de Menton, Roquebrune-Cap-Martin et Théoule sur mer.

En général, dans les nouveaux documents d'urbanisme l'enveloppe constructible est, soit quasiment la même (cf. petites communes très urbanisées), soit nettement réduite (suppression notamment des ex-zones NB) ; en outre, les règles d'urbanisme fixées dans les zones constructibles tendent vers une densification plus ou moins importante.

2/ Les modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi montagne:

119 communes du moyen et du haut-pays des Alpes-Maritimes sont concernées par les dispositions de la Loi Montagne.

Pour les modalités d'extension de l'urbanisation en frange Sud de la zone montagne, la DTA propose une méthodologie de définition des secteurs urbains constitués (5 cercles sécants de 25 m de rayon à partir des maisons existantes) de manière à apprécier le principe d'urbanisation en continuité.

Pour le Haut-Pays, la DTA a défini des principes d'appréciation plus qualitatifs.

Évolution de la compatibilité des documents d'urbanisme entre 2003 et 2013 :

Année	**2003**	**2013**
POS, PLU, CC compatibles :	17	64
POS, PLU, CC non compatibles	47	24
Total :	64	88

En 2003, près des ¾ des documents d'urbanisme en vigueur étaient incompatibles avec les modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi montagne.

En 2013, la proportion s'est totalement inversée. C'est désormais presque ¾ des documents d'urbanisme qui sont compatibles avec ces dispositions. De plus, l'augmentation significative du nombre de communes couvertes par des documents d'urbanisme opposables, déjà notée dans la fiche II-2-b, fait que ¾ des communes de montagne (119) disposent d'un outil de planification qui respecte ces modalités.

Cet accroissement est principalement le fait du développement des cartes communales qui répondent aux besoins des petites communes du haut-pays.

En général, comme pour les communes littorales, dans les nouveaux documents, l'enveloppe constructible est plus réduite et les règles fixées tendent vers une densification plus marquée.

En conclusion

Le respect des modalités d'extension de l'urbanisation dans les communes soumises à la loi Littoral ou à la loi Montagne s'est fortement amélioré en 10 ans, ce qui favorise une limitation de la consommation de l'espace d'une part et une amélioration de la clarté des règles pour le grand public, d'autre part.

Il reste cependant un nombre non négligeable de communes pour lesquelles les documents d'urbanisme demeurent incompatibles.

Il faut noter que la loi ALUR publiée fin mars 2014, prévoit des mesures incitatives pour la mise en révision des anciens POS et l'approbation de nouveaux PLU dans les 3 ans suivant sa publication : la mise en compatibilité des derniers anciens POS devrait donc évoluer rapidement.