

## **OBSERVATIONS DU GIR MARALPIN SUR LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES - MARITIMES**

Après avoir activement participé à la concertation sur l'élaboration de la DTA<sup>1</sup> et exposé (notamment sous la forme de plus d'une vingtaine de notes, mémoires et publications) tout au long de son déroulement, ses analyses, ses propositions et aussi ses critiques, le GIR Maralpin a présenté le 19 février aux Autorités de l'Etat, ses observations sur le projet soumis à consultation publique.

Le texte ci-dessous en constitue une version résumée, réduite à son contenu méthodologique, allégée de ses références au document-projet, et parfois restructurée pour en faciliter la lecture. Le texte intégral de nos observations est tenu à la disposition de nos lecteurs auxquels il peut être aisément transmis par courrier électronique.

### **1. Considérations générales sur l'élaboration de la DTA 06**

#### **La ligne générale du Projet de DTA**

Le GIR Maralpin considère comme particulièrement salutaires pour le département des Alpes-Maritimes les instructions du gouvernement telles qu'elles ont été définies par sa lettre de cadrage.

Notre association, ..., souscrit pleinement au *Diagnostic* dressé par les Services de l'Etat, ainsi qu'à l'essentiel des *Objectifs généraux* décrits dans le projet de DTA soumis au public. Elle estime cependant, qu'à l'issue d'une trop longue période d'élaboration, les propositions formulées dans le corps du projet sont loin de répondre, tant aux objectifs fixés par le Gouvernement, qu'à ses propres attentes, et présentent encore un trop grand nombre d'insuffisances, d'approximations, sinon d'erreurs.

#### **L'élaboration de la DTA 06**

Ainsi, tandis que les institutions s'interrogeaient encore sur la portée juridique et sur les modalités de mise en œuvre des Directives territoriales d'aménagement<sup>2</sup>, l'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes, considérée comme opération pilote en la matière, a été lancée par les autorités de l'Etat à partir d'une analyse sévère mais objective de l'aggravation de l'état du département, et avec des objectifs clairs, ceux de la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable. Or, l'élaboration de la DTA, telle qu'elle a été conduite par les Services de l'Etat, s'est toujours placée en deçà, à la fois de l'analyse et des objectifs, sans tirer parti des latitudes qui lui étaient octroyées en matière de propositions, et en se cantonnant à une démarche parcellisée préjudiciable à une nécessaire approche globale.

Tout au long de l'élaboration de la DTA, où a pu être regrettée la faible participation des élus concernés, les autorités et les institutions locales semblent s'être, dans l'ensemble, appliquées à légitimer leurs errements et à atténuer la portée des propositions novatrices venues, pour l'essentiel, de la société civile et des mouvements associatifs, dont les tâches et les rôles mériteraient davantage de considération et de moyens<sup>3</sup>.

#### **Esquisse de bilan critique**

Au cours de l'élaboration du projet de DTA, le GIR Maralpin a apporté sa contribution à la réflexion notamment sous la forme de nombreux mémoires, notes, et publications [inventoriés dans une Annexe jointe au mémoire]. L'analyse du projet l'a conduit à formuler une série d'observations qui figurent dans les chapitres suivants de la présente note.

A partir de ses analyses sur le déroulement de l'élaboration et de ses observations sur le contenu du projet, le GIR Maralpin estime devoir appeler l'attention, dans le rappel synoptique ci-après, sur quelques insuffisances saillantes d'une opération pilote d'un intérêt majeur pour le développement durable des Alpes-Maritimes et dont il apparaît souhaitable de tirer le meilleur parti et le maximum d'enseignements.

##### **Lacunes méthodologiques**

- confinements spatial et temporel de l'ensemble de la DTA 06 [cf. 2, p. E2]
- prééminence du suivisme tendanciel [cf. 2, p. E2]

##### **Lacunes de mise en œuvre**

- le projet n'apporte pas d'éclairages suffisamment précis sur les mises en œuvre des lois Littoral et Montagne [cf. 3, p. E2]
- le projet est laxiste en matière de coupures d'urbanisation [cf. 3, p. E2]
- le projet s'abstient, en bande littorale, de traiter de manière cohérente l'ensemble de l'espace [cf. 3, p. E2 & 5, pp. E3-4]
- le projet n'a pas été en mesure d'afficher pour les Moyen et Haut pays une stratégie de rupture avec les errements actuels [cf. 3, p. E2]

##### **Non exhaustivité de l'approche** (omissions et/ou insuffisances)

- insuffisances de l'étude intermodale : omission des transports de marchandises (desserte et transit) et des déplacements doux ; projets infondés et contre-projets bannis [cf. 4, p. E3]
- gestion des déchets : carence de directives [cf. 2, p. E2]
- insuffisante prise en compte des risques naturels (récurrents : crues et éboulements ; immanent : séisme majeur) dans l'aménagement [carence d'infrastructures de crise]

##### **Démarche parcellisée**

- dimension transfrontalière éludée
- cloisonnement des groupes de travail et absence de coordination

##### **Lenteur du processus d'élaboration**

- n'est pas justifiable par le contenu d'études (par ailleurs insuffisamment cernées et lacunaires)
- a favorisé l'accélération de l'appropriation des espaces sensibles et le déclenchement de processus irréversibles

<sup>1</sup> Notamment dans le cadre du Comité de pilotage de l'étude intermodale et des Groupes de travail "Développement durable", "Bande côtière" et "Haut pays",  
<sup>2</sup> Les directives territoriales d'aménagement - Colloque organisé par l'IDEFI-CREDECO avec le soutien du GRIDAUH, de l'AFDRU et de la SFDE, sous le parrainage du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement

Droit et Ville, Revue de l'Institut des Etudes juridiques, de l'Urbanisme et de la Construction ; n° 50/2000, 291 pages.

<sup>3</sup> MOLINARI Jacques ; "La DTA et la concertation – Le point de vue d'une association" [ibidem ; pages 251-257]

## **2. Observations méthodologiques**

Ces observations portent sur les dimensions spatiales et temporelles de la DTA, ainsi que sur la stratégie de sa mise en œuvre.

### **Confinement spatial**

Si on s'accorde sur la nécessité de remettre en question la politique d'aménagement et la gestion du Département, il apparaît regrettable que la DTA, dont le périmètre est confiné à un espace administratif (celui du département), ne tienne pas davantage compte de sa dimension transfrontalière (avec la principauté de Monaco et l'Italie) et de son environnement le plus large, dans la mesure surtout où les Alpes Maritimes, par leur importance et leur rôle (géographique, économique et culturel), pèsent dans leur cadre régional, interrégional, national et international.

Ainsi, aucun de ces aspects n'a-t-il été sérieusement pris en compte en matière de transports-déplacements, de gestion de l'espace terrestre, aérien et maritime, de gestion des déchets, ou d'environnement.

### **Insuffisante prise en considération du long terme**

La perspective 2020 fixée aux DTA(s) ne devrait pas être considérée *stricto sensu*, en tant qu'échéance au delà de laquelle les décisions adoptées aujourd'hui seraient dépourvues d'incidence à plus long terme. Cette approche inconséquente est flagrante pour la plaine du Var où les projets d'aménagements proposés consomment la totalité de l'espace disponible, dont une partie devrait pourtant être réservée à une liaison ferroviaire de base à prévoir entre le littoral et le Piémont à l'horizon 2050<sup>4</sup>.

Des considérations analogues s'appliquent également aux devenirs des liaisons aériennes (second aéroport) et des nécessaires liaisons ferroviaires à grande vitesse et grande capacité vers l'ouest d'une part, et vers l'est d'autre part.

### **Prééminence du suivisme tendanciel**

En dépit des instructions données par l'Etat, le projet de DTA, ainsi que toutes les études instruites pour la fonder, se bornent à viser l'infléchissement des tendances d'évolution obtenues par simple extrapolation des valeurs observées. Ce suivisme, unanimement dénoncé par les représentants de la société civile, n'a plus lieu d'être admis devant la nécessité d'un changement de cap (ainsi en est-il de la démographie, du mésusage de l'automobile et des transports routiers, de la spéculation immobilière, etc.).

Une autre méthodologie s'impose, celle de l'analyse rétrospective ("*backcasting*"), qui consiste tout d'abord à définir les objectifs sociaux, économiques et environnementaux souhaités, puis à déterminer la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints. Or, ces objectifs, bien qu'évoqués dans le projet, n'ont été ni précisés, ni quantifiés, ni hiérarchisés.

### **Pour un accompagnement dynamique**

Les observations qui précèdent soulignent l'importance de configurer la DTA dans des dimensions spatio-temporelles dynamiques, sous la forme de programmes emboîtés dans l'espace et le temps, encadrés par des procédures et des structures d'accompagnement, dont les cadres législatifs et réglementaires restent à définir et à programmer.

## **3. Observations sur les modalités d'application des lois Littoral et Montagne**

### **Insuffisante précision de la rédaction des modalités d'application**

Les lois Littoral et Montagne sont conçues en termes volontairement *ouverts*. Conformément au Code de l'urbanisme (L 111-1-1), les DTA(s) peuvent préciser leurs modalités d'application. Or, la rédaction du projet de DTA 06 n'est pas, à quelques exceptions près, plus explicite que celle des lois Littoral et Montagne que le décret portant DTA a pourtant pour objet de préciser.

Ainsi en est-il des dispositions relatives à "l'extension limitée de l'urbanisation" [cf. § "Les dispositions applicables" (p. 85)] et notamment les définitions relatives aux "espaces urbanisés sensibles", "espaces enjeux" dont la traduction se prête à nombre d'interprétations.

### **Protection incertaine de l'espace - Législation et jurisprudence**

Les différents espaces retenus, à un titre ou à un autre, pour être maintenus à l'abri de l'urbanisation, seront les cibles de convoitises d'autant plus fortes qu'ils offriront des possibilités spéculatives exceptionnelles dans un contexte de pressions économique et démographique croissantes.

Dans une telle conjoncture, un *statut trop ouvert* conduira, d'une part, à faire dépendre la protection de ces espaces de décisions prises au cas par cas par l'autorité administrative (sur laquelle convergeront les pressions) et, d'autre part, à susciter un abondant contentieux. La loi Littoral doit déjà à la seule jurisprudence d'avoir acquis un minimum de consistance. Pourquoi perpétuer ce style de législation qui fait reposer toute l'effectivité du Droit sur le juge ?

### **Prévalence du laxisme**

Espaces protégés assurant plusieurs fonctions - Il apparaît logique que des espaces puissent assurer plusieurs fonctions. Ainsi des coupures d'urbanisation peuvent relever d'une autre catégorie de protection. Cette réalité devrait se traduire sur le plan juridique par un classement multiple, faisant primer les règles de protection les plus strictes.

Coups d'urbanisation - Les cartes proposées dans le projet indiquent très peu de coupures d'urbanisation, la plupart de dimensions restreintes, aussi bien dans le sens perpendiculaire au rivage que dans le sens transverse [cf. § ci-après].

Ce constat est susceptible de résulter à la fois

- de la définition retenue pour les "secteurs d'urbanisation diffuse" (à savoir densité de 2 à 4 maisons à l'hectare),
- de la manière dont a été effectué le zonage,
- d'une volonté délibérée de ne pas remettre en question les errements en cours.

Quoi qu'il en soit, renvoyer aux documents d'urbanisme le soin de compléter les indications de la DTA est une manière hypocrite de s'en tenir à un minimum que l'on sait insuffisant et sans effet en regard des objectifs affichés.

### **Déficience de cohérence**

En matière de coupures d'urbanisation (et conséquemment de protection du paysage), les dispositions générales (lois Littoral et Montagne) prennent respectivement en considération des "coupures perpendiculaires au rivage" et des "protections de socles (sic) de villages". S'y restreindre, comme le fait le projet, revient à méconnaître la nécessité, dans la bande littorale qui relève à la fois des problématiques "montagne" et "littoral", de conjuguer ces deux approches et de les y appliquer *conjointement*, en visant à la réalisation de coupures d'urbanisation *radiales* et *transverses*. La carence de la DTA 06 en la matière est illustrée par le cas de l'aire mentonnaise où les villages et autres sites remarquables perchés littoraux ne bénéficient pas de protection de leur "socle".

### **Attention insuffisante aux Moyen et Haut pays**

L'intérêt légitimement porté à la Bande littorale a quelque peu détourné l'attention de la crise affectant les Moyen et Haut pays. Le Moyen pays s'est, au cours des vingt dernières années, installé dans une logique de colonisation de son espace par l'économie littorale, tandis que le Haut pays, vidé progressivement de ses ressources économiques, culturelles et humaines historiques, s'engageait dans le stade terminal d'aire d'accueil épisodique pour les populations littorales.

Le projet de DTA n'insiste pas suffisamment sur la rupture nécessaire avec les errements passés et sur les moyens d'y mettre fin. Ainsi, le projet s'est abstenu de clarifier une situation confuse quant au rôle de la *zone périphérique du parc national du Mercantour*, et, du fait d'un découpage entre Moyen et Haut pays

<sup>4</sup> ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)

Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice. Ingegneria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

ne tenant pas toujours compte des connexions et des usages, ne répond pas à l'objectif pourtant prioritaire de promouvoir le développement propre en renforçant les pôles de centralité.

## **4. Observations sur les recommandations en matière d'infrastructures de transport**

### **Des contradictions et des incohérences**

La contradiction est flagrante entre, d'une part, le discours affiché par le gouvernement (notamment dans sa lettre de cadrage de la DTA) sur le rééquilibrage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement, et, d'autre part, la primauté accordée aux routes et autoroutes par les services décentralisés de l'Etat, tout au long de l'étude intermodale jusqu'aux formulations finales de cette étude et du projet, lequel prône tout à la fois un accroissement de l'offre de transport en commun et le développement des infrastructures routières, et se fixe pour objectif (légitime) de "réduire le bruit et la pollution de l'air... dues pour l'essentiel à la circulation automobile" [cf. II-253, page 50] tout en se gardant de mesures concrètes à cet effet.

### **Des recommandations anachroniques ou dépourvues d'assise ou de fondement**

Les propositions retenues dans le projet traduisent les graves insuffisances (signalées en leur temps par le GIR Maralpin) d'une étude intermodale ayant refusé *ab initio* de prendre en compte les transports de marchandises et les déplacements doux, et abouti dans ses conclusions (reprises dans le projet) à des propositions

- *en retrait* de décisions déjà entérinées par ailleurs ; ainsi en est-il de :
  - l'occultation de la ligne Cannes-Grasse dont la réouverture a été adoptée dans le Contrat de plan Etat-Région
  - des allégations sur la prétendue inadéquation au fret de la ligne Nice-Cuneo dont le sommet franco-italien du 29 janvier 2001 est convenu "d'approfondir les perspectives de développement de capacité".
- *dépourvues d'assise ou de fondement* ; ainsi en est-il de :
  - l'Autoroute de contournement nord de Nice, projet qui n'est fondé sur aucune étude et ne serait justifié que par un accroissement démesuré d'un trafic poids lourds que les gouvernements français et italien se sont récemment engagés à juguler
  - du projet d'extension du port de Nice pour l'accueil de croisières de masse, exemple caricatural des errements passés en matière d'infrastructures qu'il reviendrait à la DTA de remettre en cause en regard de l'intérêt socio-économique, des contraintes locales (maîtrise de la circulation automobile urbaine au cœur de la capitale azurée) et des capacités existantes (Villefranche, Monaco, Cannes).

### **Des besoins urgents à formuler prioritairement**

Le projet devrait indiquer clairement la priorité du ferroviaire et des autres infrastructures de transport en commun pour une première phase de programmation, et le report des aménagements du réseau routier (pour autant qu'ils soient nécessaires) à une phase ultérieure. Ces réalisations prioritaires seraient notamment les suivantes.

- **Réseau ferré SNCF ("RER azurée")**  
Réalisation urgente du renforcement de capacité entre Cannes et Nice, conjointement avec les diamétralisations sur Cannes-Grasse et Nice-Drap traitées en RER (réseau express régional).
- **Chemins de fer de la Provence**  
(1) Prolongement de 450 m en voirie urbaine aboutissant transversalement sous la gare de Nice-Ville pour correspondance directe avec toutes les dessertes TER et grandes lignes ; (2) déport en rive droite du Var entre La Manda et St. Martin du Var pour la desserte de la ville et de la zone industrielle de Carros ; (3) traversée du Var inférieur se substituant ou s'accrochant à un tracé de voirie urbaine médiane vers une desserte de Sophia-Antipolis.
- **Intermodalité des transports collectifs**  
Elle est à mettre en œuvre (et, à défaut, à préserver), *dans l'urgence et systématiquement*, le long de l'axe ferroviaire principal (ligne littorale) et de ses extensions (Cannes-Grasse, Nice-Drap, Chemins de fer de la Provence). Ces sites d'intermodalité, qui ne se limitent pas aux centres intermodaux désignés, *auraient dû faire l'objet d'un signallement approprié sur les cartes correspondantes.*

### **Appliquer la législation et définir des recommandations novatrices**

Le lancement de la DTA n'a pas eu d'effet significatif sur les pratiques de "non Droit" sévissant de longue date dans le département des Alpes-Maritimes. On en prendra pour exemple le non respect systématique par les autorités départementales et locales de l'article 20 de la Loi sur l'Air (devenu art. L 228-2 du Code de l'Environnement) relatif à "l'aménagement d'itinéraires cyclables... à l'occasion de réalisations ou de réaménagements des voies urbaines".

On pourrait attendre de la DTA 06, d'une part, un ferme rappel au respect des lois, et, d'autre part, des recommandations dont certaines auraient pu être formulées *ab initio* à partir des lettres de cadrage.

Ainsi, auraient pu être d'emblée formulées, dès lancement de l'étude intermodale, des recommandations d'orientation relativement aux infrastructures, qui auraient conduit la réflexion du comité de pilotage sur des voies plus novatrices et plus consensuelles :

- couplages modaux et intermodaux d'investissements structurants [voies routières et voies ferrées ou transports en commun en site propre (TCSP)]
- couplage avec pistes cyclables et voies vertes
- réservations d'emprises pour voies ferrées nouvelles (TGV/fret notamment)

### **Beaucoup de temps perdu au détriment d'études indispensables**

Tandis que les participants du Comité de pilotage intermodal s'égarèrent sur des études d'intérêt et de qualité contestables, ses animateurs se sont refusés à communiquer les moindres indications sur des projets litigieux [tels "la médiane" et "le contournement (autoroutier) nord de Nice"] et à faire entreprendre d'indispensables études sur les projets consensuels et les contre-projets satisfaisant aux instructions de l'Etat. On en donnera pour exemples (non limitatifs) :

- réévaluation du contre projet Gefida,
- renforcement de capacité de l'A8 (étude d'une troisième chaussée sur le contournement Nord de Nice)
- suppression des goulets d'étranglement de l'A8 (Pont sur le Var notamment)
- prolongement urbain sur 450 m de la ligne des Chemins de fer de la Provence (CP) pour intermodalité avec la SNCF en gare de Nice-Ville
- desserte de la rive droite du Var par les CP (couplage avec le projet de RN 202 bis)
- desserte du Moyen pays et de Sophia Antipolis par TCSP ou antenne CP (couplage avec la "Médiane")
- révision du projet de TCSP niçois en vue de la desserte des gares et du port

## **5. Quelques observations complémentaires**

Les observations qui suivent ne prétendent nullement à l'exhaustivité et ne portent que sur quelques uns des points où le GIR Maralpin s'est estimé en mesure de formuler un avis motivé.

### **Gestion de l'espace – Vallée du Var**

Nonobstant de sévères réserves relatives à l'insuffisance des dispositions retenues en matière de protection contre les crues, les aménagements en cours ou prévus en basse vallée du Var, qui consommeraient la totalité de l'espace disponible, ne témoignent pas d'un souci suffisant de gestion patrimoniale du seul couloir de communication ouvert en direction du nord et susceptible de constituer le débouché d'une liaison ferroviaire envisageable à long terme en direction du Piémont [cf. 2. p. E2].

## Mises en cohérence souhaitables

### La césure Monaco-Beausoleil-La Turbie : une discontinuité dont le fondement juridique ne semble pas justifié

Aux motifs administratifs que nous contestons, les auteurs du projet n'ont pas jugé devoir appliquer cartographiquement, au secteur médian de la Riviera, les principes et recommandations retenus sur les deux secteurs encadrants et transcrits sur les cartes 2 "Le littoral" et 3 "La frange sud de la zone montagne".

Le rétablissement de la logique et la continuité spatiales auraient pour effet salutaire de porter un coup d'arrêt à l'effacement du Trophée des Alpes et du Mont des Mules, de préserver les socles de la Tête de Chien et du Vieux village de La Turbie, et de confiner guère au delà de la Moyenne Corniche l'extension de l'agglomération beausolleilloise.

### Cartes d'infrastructures

Ont été signalées des approximations et incohérences relevées sur plusieurs cartes d'infrastructures et susceptibles d'engendrer la confusion et d'affecter la validité et la portée du projet.

## Omissions

### Protection des ressources en eau

Au rang des aquifères karstiques à protéger a été omis celui du massif du Mont-Agel, dont les exurgences du Larvotto assurent une partie des ressources en eau de la Principauté de Monaco. Devait également être préservé dans une vision prospective l'impluvium transfrontalier des importantes résurgences sous-marines de La Mortola (Frontière franco-italienne).

### Risques naturels et maintien d'activités agricoles - Cultures en terrasses

Il n'est fait allusion, ni en rubrique "Glissements de terrains", ni en rubrique "Maintenir et développer les activités agricoles", à la place considérable encore occupée récemment sur l'ensemble de la bande littorale par les cultures en terrasses ("restanques"), et à leur importante contribution à la *stabilité* des versants collinaires, notamment ceux surplombant des fonds de vallées, depuis urbanisés. Ces considérations devraient conduire à promouvoir l'entretien de ces terrasses, en partie valorisable par le maintien d'oliveraies et de vergers (d'agrumes pour certains secteurs de la frange littorale), et également justiciables de préservation à titre patrimonial<sup>5</sup>. Contrairement aux assertions du projet, une telle situation peut se présenter en secteur urbain, précisément sur des coteaux affectés par les plans de prévention de risques naturels.

## Erreurs relevées

### Cartes à portée juridique

Après que soit énoncé que "*Quatre (cartes)... ont une portée juridique*", trois seules sont mentionnées (n° 15, n° 17, n° 19). A ce propos, la question doit être posée de "la portée juridique" de telles cartes, compte tenu de leur imprécision, tant en raison de la petitesse de leur échelle que de leur symbolique floue (hachures espacées, délimitations à traits grossiers, etc.).

### Aménagement du port de Nice

Sa justification du fait que "*Le port de Monaco... vise une clientèle spécifique utilisant des navires de moins de 150 mètres*" n'est pas fondée, les aménagements portuaires en cours de réalisation à Monaco offriront, dans le nouvel avant port, un accostage d'un seul tenant d'une longueur de 350 m, le long de la digue semi-flottante autorisant, sans limitation aucune d'enfoncement (fonds de 40 mètres) des mises à quai sans restriction de longueur à 150 m.

## **Publication du Colloque "Les directives territoriales d'aménagement"**

Les actes du Colloque organisé, les 24 et 25 février 2000 à l'Université de Nice -Sophia Antipolis, par l' IDEFI-CREDECO, avec le soutien du GRIDAUH, de l'AFDRU et de la SFDE, et sous le patronage du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, viennent d'être publiés sous la forme du numéro spécial 50/2000 de la Revue *Droit et Ville* de l'Institut des Etudes Juridiques de l'Urbanisme et de la Construction.

### **Table des matières**

#### **Première demi-journée : Les directives territoriales d'aménagement dans l'ordre juridique**

- *Allocution d'ouverture* par Geneviève GOURDET, Présidente de l'UNSA
- *Rapport introductif* par le Doyen René CRISTINI, Professeur à l'UNSA
- *L'encadrement des DTA par le Droit de l'urbanisme* par Jean-Pierre LEBRETON, Professeur à l'Université de Versailles-St Quentin, Directeur de recherches au GRIDAUH
- *Les effets des DTA à l'égard des documents et des autorisations d'urbanisme* par Henri JACQUOT, Professeur à l'Université d'Orléans
- *Les DTA et les documents d'aménagement du territoire* par Jean-Philippe BROUANT, Maître de Conférences à l'Université de Lille II
- *Les DTA et les normes et documents d'environnement* par Gilles J. MARTIN, Professeur à l'UNSA (CREDECO-CNRS), Avocat au barreau de Nice
- *Débats animés* par Brigitte PHÉMOLANT, Chargée de la Sous-Direction du Droit de l'Urbanisme à la DGUHC

#### **Deuxième demi-journée : Le contenu des directives territoriales d'aménagement**

- *Rapport introductif* par Yves JÉGOUZO, Professeur à l'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne) et à l'ENPC, Directeur du GRIDAUH
- *L'apport des documents qualifiés de DTA ; vers une méthodologie d'élaboration des DTA* par Patrick HOCREITÈRE, Conseiller technique auprès du Directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Ministère de l'Équipement, Professeur associé d'Université, Paris XII Saint-Maur
- *La transcription des LAU pour les Alpes-Maritimes* par Jean PIEFFORT, Chargé de Mission à la DDE des Alpes-Maritimes
- *La prise en compte du transfrontalier ; le mouvement des esprits préfigure celui dans l'espace* par Robert BOTTEGHI, Ingénieur INSA, Docteur en sciences urbaines, SAEM Sophia-Antipolis Côte d'Azur
- *Les thèmes abordés dans les DTA* par Edmond GRASZK, Adjoint au Sous-Directeur de la Planification stratégique
- *Débats présidés* par Yves JÉGOUZO, Professeur à l'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne) et à l'ENPC, Directeur du GRIDAUH

#### **Troisième demi-journée : Les modalités d'élaboration des directives territoriales d'aménagement**

- *Rapport introductif* par Jacqueline MORAND-DEVILLER, Professeur à l'Université Paris I
- *La procédure d'élaboration des DTA* par Pierre-Paul DANNA, Maître de Conférences à l'UNSA, Président de la SFDE Côte d'Azur
- *La DTA moyen de rationalisation des choix étatiques* par Michel VERMEULEN, Chargé de Mission à la DATAR
- *La DTA et la concertation : le point de vue d'une commune* par André ASCHIÉRI, Député des Alpes-Maritimes, Maire de Mouans-Sartoux
- *La DTA et la concertation : le point de vue d'une association* par Jacques MOLINARI, Président de CIPRA-France, Secrétaire du GIR Maralpin
- *Débats animés* par Bruno DEPRESLE, Sous-Directeur de l'Évaluation environnementale et de l'Aménagement durable, DNP, Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement
- *Rapport de synthèse* par Hubert CHARLES, Professeur Émérite de l'UNSA

**Les commandes doivent être adressées à l'IEJUC, 21 avenue de Brienne ; 31000 Toulouse ; tél. 0561128724 ; mél : iejuc@univ-tlse1.fr**

<sup>5</sup> BRANCUCCI G., GHERSI A., RUGGIERO M.-E. ; Paesaggi liguri a terrazze – Riflessioni par una metodologia di studio ; Alinea, Firenze, octobre 2000, ISBN 88-8125-448-4.