

L'évolution de l'habitat dans les Alpes-Maritimes et dans l'Est Var

Eléments d'analyse pour un scénario de développement tendanciel

Rapport d'étude pour le PREDAT des Alpes-Maritimes

Giovanni Fusco, Floriane Scarella – UMR ESPACE, Equipe de Nice.

Mars 2008.

Cette étude a été réalisée par l'UMR ESPACE, équipe de Nice dans le cadre du PREDAT des Alpes-Maritimes.

Sa direction a été assurée par Giovanni Fusco, Maître de conférences à l'Université de Nice-Sophia Antipolis. Ont également collaboré à la réalisation de cette étude : Floriane Scarella (Master SDS), Fabrice Decoupigny (Maître de conférences), Julien Soutoul (Master IMST) et Maximilien Stien (Master IMST).

Sommaire

Introduction	3
1. Le contexte métropolitain	4
1.1. La métropolisation des départements littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur	4
1.1.1. Métropolisation, réseaux métropolitains et réseaux de transport.....	5
1.1.2. La dimension de l'espace-temps	7
1.2. Le rapport littoral / arrière pays.....	9
1.3. Questions ouvertes pour une prospective territoriale.....	10
2. Analyses.....	11
2.1. L'analyse de la construction neuve de logements.....	11
2.1.1. La construction neuve en volume.....	11
2.1.2. L'évolution de la construction neuve dans le temps	13
2.1.3. L'évolution des typologies de construction	16
2.1.4. Conclusions de l'analyse de la construction neuve.....	18
2.2. L'estimation du potentiel de logements	19
2.2.1. Méthodologie	19
2.2.2. Traitements.....	25
2.3. Les évolutions tendanciennes de la résidence secondaire.....	31
2.3.1. Les résidences secondaires dans le parc logements	31
2.3.2. Résidences secondaires et origine géographique des propriétaires.....	32
2.3.3. L'évolution du parc des résidences secondaires	34
2.3.4. Un phénomène de concentration spatiale.....	36
2.3.5. Indications pour la construction d'un scénario tendanciel de développement de la résidence secondaire à 10-20 ans	38
3. Conclusions	40
3.1. Une vision d'ensemble	40
3.2. Les scénarios tendanciels en matière de population et d'habitat	42
Références	43

Introduction

Le présent rapport développe et approfondit le premier rapport produit par l'UMR ESPACE – équipe de Nice, dans le cadre du PREDAT des Alpes-Maritimes (Decoupigny et al. 2007). Parmi l'ensemble des fonctions urbaines exerçant des pressions sur le territoire des Alpes-Maritimes, l'accent est cette fois mis sur la seule fonction résidentielle et sur les évolutions constatées au cours des deux dernières décennies. La question de l'habitat avait en effet émergé comme étant cruciale pour le développement territorial maralpin au cours des réunions sur la prospective territoriale organisées dans le cadre du PREDAT (RCT-IFACES 2007).

L'objectif de ce rapport est de produire de la connaissance exploitable sur les évolutions les plus récentes en matière d'habitat dans l'aire d'étude. La priorité sera donnée aux éléments chiffrés, issus des différentes bases de données actuellement disponibles, et aux rendus graphiques et cartographiques capables de fournir une vision synthétique sur les dynamiques en œuvre au cours des quinze dernières années. L'attention sera portée sur la construction neuve, sur le potentiel d'habitat permis par les documents d'urbanisme et sur la question des résidences secondaires. Les tendances récentes seront interprétées pour fournir des éléments d'appui au développement d'un scénario tendanciel de développement territorial à horizon 2020-30. Dans ce contexte, les réflexions en matière d'habitat devront être ultérieurement croisées avec l'analyse des autres questions clés du développement territorial des Alpes-Maritimes (l'économie de l'accueil et des hautes technologies, le développement des infrastructures de transport et des équipements métropolitains, les dynamiques socio-démographiques, les questions de sauvegarde environnementale et de développement durable, etc.).

La première section de l'étude souligne l'importance du contexte métropolitain dans l'analyse des évolutions territoriales des Alpes-Maritimes. L'importance des processus de métropolisation va de pair avec la montée en puissance des réseaux dans le fonctionnement territorial. Le réseau contribuant le plus profondément aux transformations territoriales des Alpes-Maritimes est indubitablement le réseau routier. Grâce au réseau routier, les acteurs territoriaux (individus, ménages, entreprises) évoluent dans un espace-temps qui ne correspond plus à l'espace topographique de la carte géographique. Ce nouvel espace-temps sera modélisé et cartographié pour servir de base aux analyses développées au cours de la seconde section.

L'espace-temps produit par l'autoroute A8 rapproche considérablement les villes du littoral maralpin aux communes de l'Est-Var. Sur ces bases, les logiques de la métropolisation poussent l'Est-Var à s'intégrer de façon croissante au fonctionnement territorial azuréen. Les analyses conduites dans le cadre de ce rapport intègrent ainsi toujours l'Est-Var dans l'aire d'étude. L'objectif est de cibler l'espace pertinent à l'analyse des dynamiques métropolitaines des Alpes-Maritimes, qui débordent désormais largement le cadre du seul département. L'analyse pourrait être élargie à l'Est vers les communes de l'extrême Ponant Ligure. En matière d'habitat, l'interrelation entre l'Est-Var et les Alpes-Maritimes nous semblent cependant primordiale. Le Ponant Ligure ne contribue que marginalement à l'accueil d'actifs azuréens et ne semble pas pouvoir offrir un grand potentiel d'urbanisation résidentielle pour les années à venir.

1. Le contexte métropolitain

Comme déjà souligné dans le premier rapport produit pour le PREDAT des Alpes-Maritimes (Decoupigny et al. 2007), le territoire des Alpes-Maritimes se situe dans un espace régional fortement concerné par les processus de métropolisation. La nouvelle donne de la métropolisation est en train de bouleverser les fonctionnements territoriaux traditionnels. La dialectique entre concentration et dispersion des fonctions métropolitaines, les processus de spécialisation fonctionnelle de vastes espaces urbains, la ségrégation résidentielle issue d'une compétition accrue pour le foncier et l'intégration des fonctionnements urbains par les réseaux de transport modifient considérablement l'approche que l'on peut avoir à la question du logement dans l'aire d'étude. Les bassins définies par les PLH perdent ainsi de leur cohérence et des reports résidentiels à l'intérieur d'une plus vaste région métropolitaine doivent être pris en considération.

1.1. La métropolisation des départements littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les départements littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été marqués au cours des dernières décennies par l'émergence de deux systèmes métropolitains : la métropole provençale, autour de Marseille, Toulon et Aix-en-Provence, et la métropole azurienne, autour de Nice, Monaco et Cannes (figure 1).

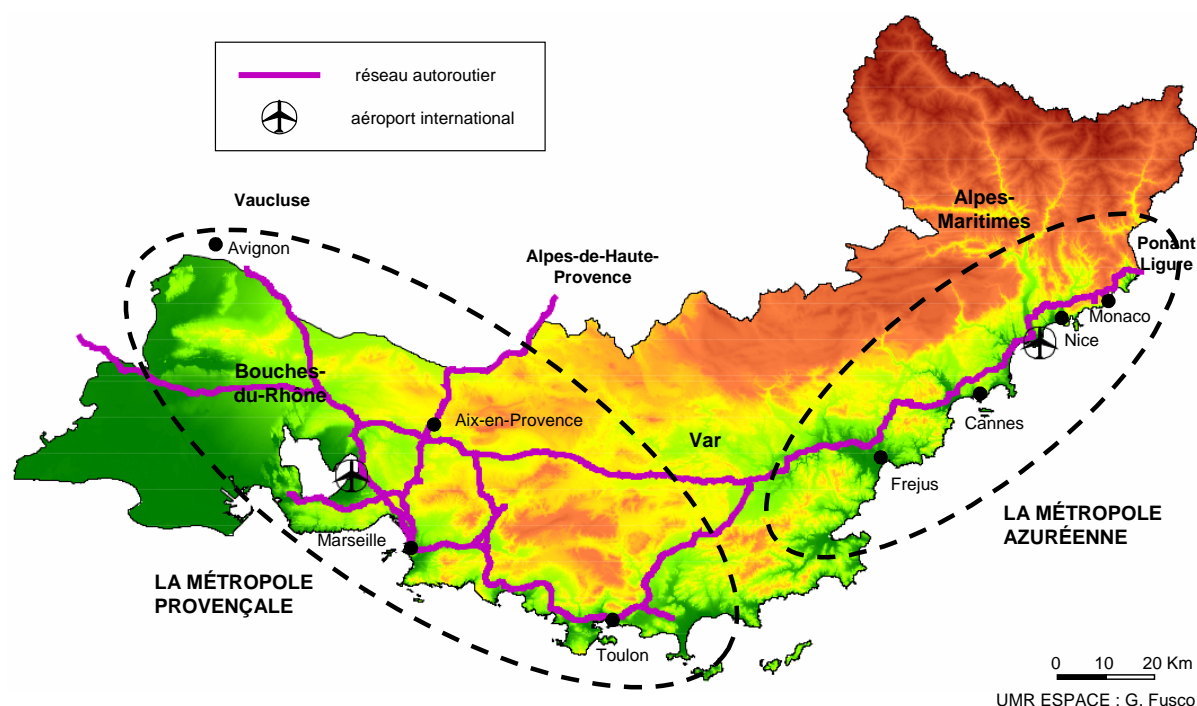


Fig. 1 : Les deux aires métropolitaines du littoral de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il s'agit d'un espace attractif et en forte croissance démographique et urbaine. Sa population, de 3 577 000 habitants en 1990, est passée à 3 778 000 habitants en 1999 avec un taux de croissance intercensitaire de +5,62% (France métropolitaine +3,36%). Les trois quarts de cette croissance proviennent du solde migratoire. Les estimations du dernier recensement confirment cette tendance : la population des trois départements littoraux de PACA serait de 3 961 000 habitants en 2006, avec une croissance de +4,8% par rapport à 1999 (France métropolitaine +3,8%). Sur la même période 1990-99, la surface urbanisée a cru de 70% (DRE PACA, 1999), à la suite d'une forte poussée des phénomènes d'étalement urbain (INSEE PACA, 1999). La périurbanisation concerne d'abord la population, mais, de façon croissante, également l'emploi. Cette diffusion des fonctions urbaines sur l'ensemble de l'aire d'étude n'est pas en contradiction avec la concentration que les deux métropoles opèrent par rapport au plus vaste espace national. En effet, la métropolisation induit des problèmes et des caractéristiques différentes selon l'échelle d'analyse que l'on choisit (AUPA – DRE PACA, 2004). Prise dans sa globalité, la métropolisation apparaît comme un mouvement de concentration des hommes et des activités au sein des métropoles (forces centripètes). Cependant, à une échelle plus fine, la tendance est à la diffusion de plus en plus marquée du cœur métropolitain vers les nouveaux espaces périurbains (forces centrifuges).

La particularité de l'aire métropolitaine azurée est d'être physiquement contrainte, coincée entre mer et montagnes (Decoupigny et al. 2007). Dans l'avant-pays, les espaces interstitiels non urbanisés sont de moins en moins nombreux. Les surfaces les plus importantes correspondent à des espaces naturels protégés ou au parc technologique de Sophia Antipolis. A la différence de l'aire marseillaise, la métropole azurée ne possède pas de territoire de délestage qui peut donner une épaisseur à son réseau de villes. Les conditions topographiques ne lui permettent pas de s'étendre vers le nord, dans l'arrière-pays, il n'existe pas de centre urbain susceptible de se développer et la chaîne des Alpes entrave les connexions entre la métropole azurée et le réseau des villes du Piémont. Le développement de cette métropole ne peut que suivre un axe est/ouest, en direction de la métropole marseillaise, prioritairement. Ainsi, le développement de la métropole azurée est conditionné par sa capacité à se connecter à un autre réseau métropolitain et, par voie de conséquence, à son accessibilité à la métropole marseillaise.

1.1.1. Métropolisation, réseaux métropolitains et réseaux de transport

Le rôle clef de la mobilité dans la construction des territoires métropolitains est un point qui fait quasiment consensus. C'est par un recours accru aux mobilités (inconcevables sans les réseaux de transport qui les supportent) que les pôles urbains majeurs se constituent en réseaux et dominent le fonctionnement de vastes territoires régionaux. L'importance des processus de métropolisation va donc de pair avec la montée en puissance des réseaux dans le fonctionnement territorial.

Le réseau contribuant le plus profondément aux transformations territoriales des Alpes-Maritimes est indubitablement le réseau routier (Fusco 2005). Afin d'analyser les formes de métropolisation dans la région, nous avons ainsi utilisé un modèle gravitaire sur graphe routier qui calcule les interactions urbaines existant entre les villes de la région (Decoupigny et al. 2007). Les calculs des interactions potentielles ont été réalisés en tenant compte des chemins minimaux sur le réseau routier (qui intègrent la performance des différentes sections du réseau par le biais des vitesses moyennes qu'elles consentent aux véhicules).

En reconnaissant le rôle primordial que l'offre d'emplois constitue sur la gravitation des populations à l'intérieur d'un réseau de villes (mobilités domicile-travail, mobilités liées à

l'offre de commerces et de services, etc.), nous avons mis en évidence l'existence de pôles urbains de différents niveaux à l'intérieur du territoire régional.

Le premier niveau est constitué de huit pôles métropolitains offrant plus de 25 000 emplois. Chaque aire métropolitaine en possède quatre : Marseille, Aix-en-Provence, Toulon et Avignon dans la métropole provençale ; Nice, Monaco, Antibes et Cannes dans la métropole azurée. Parmi ces pôles, Marseille et Nice constituent un « niveau zéro » de ville-centre de métropole (avec 298 et 133 mille emplois, respectivement).

Un second niveau est constitué par vingt pôles métropolitains secondaires offrant plus de 10 000 emplois. Quatorze d'entre eux sont dans l'aire métropolitaine provençale, six dans l'aire métropolitaine azurée (et notamment Grasse, Fréjus, Valbonne, Draguignan, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var). Ces pôles ne sont pas capables à eux seuls de structurer un espace métropolitain, mais peuvent jouer un rôle de relais par rapport aux pôles de premier niveau dans le développement de certaines fonctions métropolitaines et contribuent au caractère multipolaire des aires métropolitaines de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Des pôles de niveau 3 (plus de 5000 emplois) peuvent encore abriter quelques zones d'activité à rayonnement régional ou quelques concentrations particulières de services (commerciaux, touristiques, administratifs), ceux de niveau 4 (plus de 2000 emplois) jouent un rôle uniquement local dans l'organisation métropolitaine (offre de services aux populations résidentes).

Les seuils des différents niveaux ont été clairement établis de façon conventionnelle, mais semblent bien appréhender le fonctionnement des aires métropolitaines dans la région PACA (elles sont en revanche incapables de bien décrire le fonctionnement territorial des départements alpins, moins intégrés dans les dynamiques métropolitaines).

Les simulations sur le graphe routier (figure 2) nous ont ainsi permis de calculer la gravitation potentielle de chaque commune de PACA sur les pôles de différents niveaux dans le territoire régional. Elles nous montrent également l'émergence de réseaux de villes par le biais des interconnexions entre pôles. Ces calculs théoriques sont confortés par les données empiriques des gravitations liées à l'utilisation des services et des équipements, issues de l'Inventaire Communal de l'INSEE (figure 3).

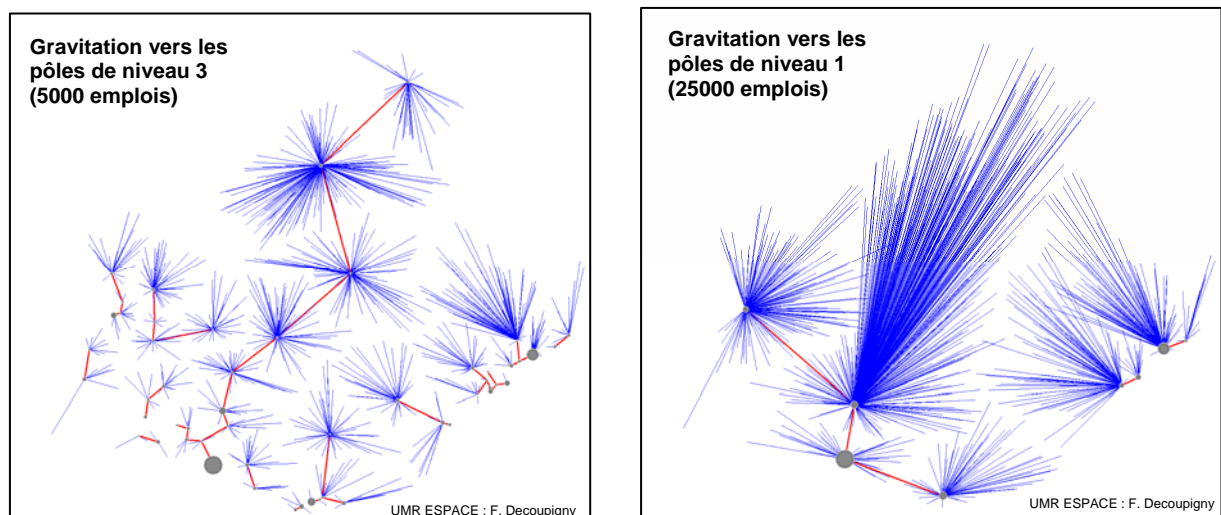


Fig. 2 : Gravitation potentielle autour des pôles urbains de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

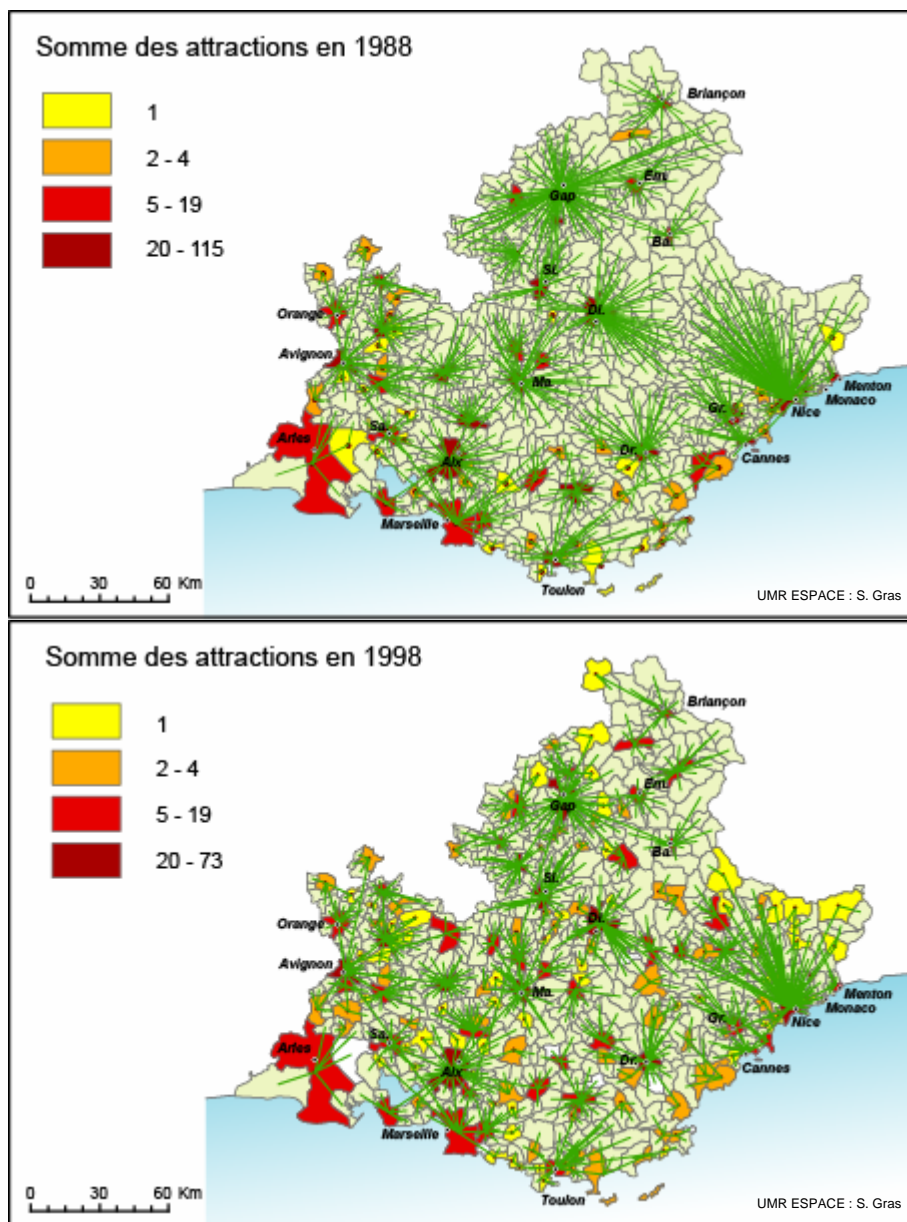


Fig. 3 : Gravitation autour des pôles urbains de Provence-Alpes-Côte d'Azur selon l'Inventaire Communal INSEE de 1988 et de 1998.

1.1.2. La dimension de l'espace-temps

Pour mieux appréhender la gravitation potentielle vers les différents pôles métropolitains de premier niveau, nous devons prendre en compte le temps d'accès sur le réseau routier. La carte dans la figure 4 montre ainsi à la fois les limites des aires d'attraction potentielles des huit pôles métropolitains de premier niveaux de la région PACA, et les temps d'accès routier de chaque commune au pôle le plus proche, rendant compte de la difficulté effective dans l'espace-temps pour la réalisation de cette gravitation potentielle.

Grâce au réseau routier, les acteurs territoriaux (individus, ménages, entreprises) évoluent dans un espace-temps qui ne correspond plus à l'espace topographique de la carte géographique. Le nouvel espace-temps ainsi modélisé et cartographié servira de base aux analyses développées au cours de la seconde section.

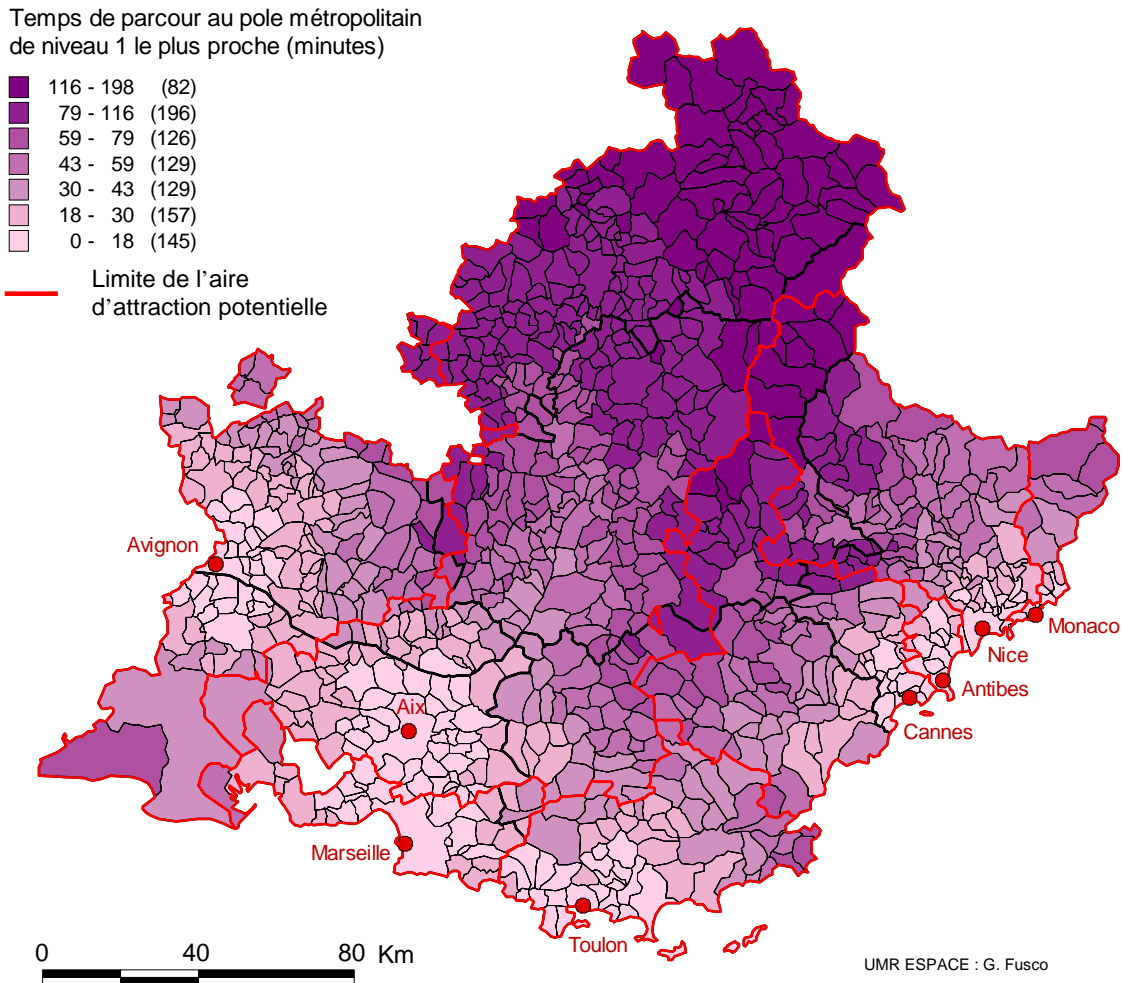


Fig. 4 : L'espace-temps de la région PACA : temps d'accès routier au pôle métropolitain de premier niveau le plus proche.

En ce qui concerne le secteur azuréen, l'espace-temps produit par l'autoroute A8 rapproche considérablement les villes littorales des Alpes-Maritimes aux communes de l'Est-Var. Sur ces bases, les logiques de la métropolisation poussent l'Est-Var à s'intégrer de façon croissante au fonctionnement territorial azuréen. Les analyses conduites dans le cadre de ce rapport devront ainsi intégrer à minima les communes de l'Est-Var pour cibler un espace pertinent à l'analyse des dynamiques métropolitaines des Alpes-Maritimes. Les analyses pourraient même être élargies à l'Est vers les communes de l'extrême Ponant Ligurie.

En première approximation, le périmètre des communes de l'Est-Var devant être intégrées à l'étude est celui qui correspond à la gravitation potentielle sur le pôle métropolitain de premier niveau de Cannes. Il s'agit de cinquante communes totalisant 213 000 habitants en 1999 et incluant, sur le bord de mer, les villes de Saint-Raphaël, Fréjus, Roquebrune-sur-Argens et Saint-Maxime. Dans le moyen pays, cet espace inclue la ville de Draguignan. La définition de ce périmètre aurait pu être légèrement différente si au lieu de prendre en considération la gravitation sur le pôle métropolitain de premier niveau de Cannes, on avait considéré la gravitation sur les pôles de second niveau de Fréjus et de Draguignan.

1.2. Le rapport littoral / arrière pays

Les dynamiques territoriales de l'aire d'étude ne peuvent pas être comprises sans faire référence au rapport entre la bande littorale et son arrière-pays, conçus en tant que sous-systèmes d'un seul grand système territorial métropolitain (Decoupigny et al. 2007). En reprenant les conclusions principales du précédent rapport, des évolutions notables se produisent depuis 25 ans, à l'interface de ces deux sous-systèmes régionaux. Le sous-système littoral est parvenu à un stade de littoralisation qui se traduit par des phénomènes de saturation. Les mutations récentes du proche arrière-pays de la Côte d'Azur s'expliquent par la pression de la demande en provenance des aires urbaines littorales où la pénurie d'espace et la flambée des prix du foncier et de l'immobilier, contraignent la population comme les activités à se reporter vers l'intérieur, bouleversant l'anthroposystème du proche arrière-pays. Le proche arrière-pays devient d'autant plus attractif que la desserte routière s'améliore. Dès lors, certains bourgs intérieurs se rapprochent en distance-temps des bassins d'emploi du littoral, avec comme double conséquence, l'accroissement des déplacements domicile-travail et la progression de l'étalement urbain.

La modélisation conceptuelle en Dynamique des Systèmes, qui formalise graphiquement les interactions majeures à l'intérieur des deux sous-systèmes régionaux exprime de manière synthétique le fonctionnement en cours du territoire des Alpes-Maritimes et les bouleversements qui en résultent (figure 5). Le sous-système littoral fonctionne selon une boucle positive dans laquelle l'urbanisation, la littoralisation et la croissance régionale se renforcent réciproquement mais cette boucle, au fil du temps, génère des phénomènes de saturation du sous-ensemble littoral qui rétroagissent de manière négative sur la croissance du système littoral et le conduisent à se tourner vers le proche arrière-pays. Les deux atouts de ce dernier, l'environnement paysager et l'espace disponible, expliquent son attractivité. Mais plus l'habitat, les activités et les voies de communication s'étendent, plus cette croissance réduit l'espace constructible disponible et modifie l'environnement paysager agricole et naturel.

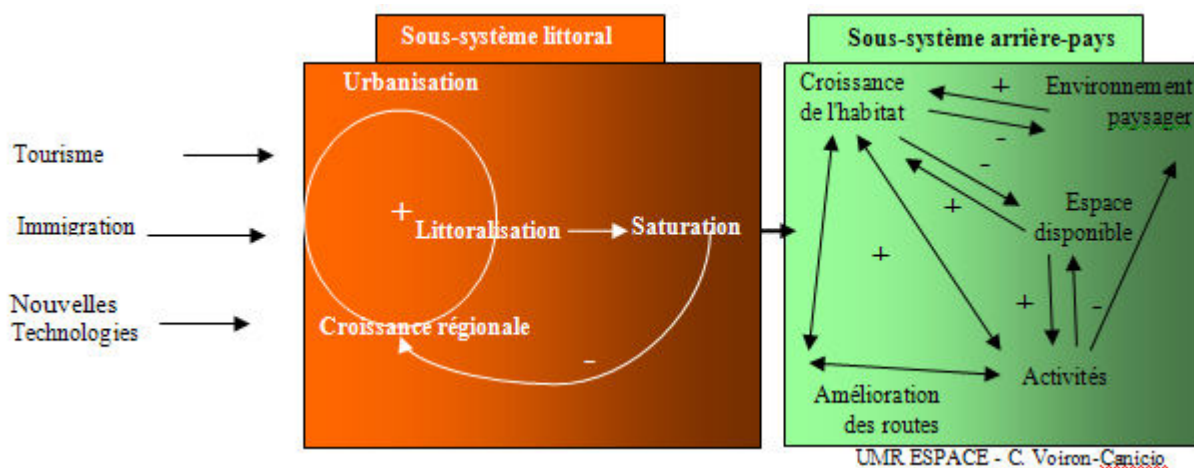


Fig. 5 : La transformation du proche arrière-pays sous la pression du sous-système littoral

Ces processus s'accroissent et se complexifient dans le contexte de la métropolisation du territoire régional. Deux phénomènes de report spatial de la pression urbaine du littoral vers l'arrière-pays peuvent ainsi être mis en évidence :

1 – La périurbanisation métropolitaine, correspondant au desserrement spatial des résidences principales des pôles urbains du littoral vers les espaces agricoles et naturels du proche arrière-pays.

2 – La colonisation métropolitaine liée aux loisirs, consistant dans la création d'un espace de résidentialité secondaire par les habitants de la métropole dans le plus lointain arrière-pays (espace de haute montagne et des stations de sport d'hiver).

La spécificité locale d'un développement métropolitain fondé sur l'économie de l'accueil se traduit enfin par une pression considérable des résidences secondaires allogènes (provenant du reste de la France ou de l'international) sur les villes littorales, c'est-à-dire dans le cœur même de la métropole. Cette pression allogène contribue à alimenter la périurbanisation métropolitaine.

1.3. Questions ouvertes pour une prospective territoriale

Les spécificités du développement métropolitain de la Côte d'Azur (sections 1.1 et 1.2) enrichissent les questionnements que la prospective territoriale doit aborder en matière d'habitat. Parmi les questions ouvertes auxquelles le présent étude apportera des éléments de réponse sont les suivantes :

- Quelles sont les logiques spatiales des différentes sources de pression urbaine (périurbanisation métropolitaine, colonisation métropolitaine, résidentialité secondaire allogène) ?
- Quels pourraient être les résultats de la poursuite tendancielle de ces pressions à 15-20 ans ?
- Quelle est la capacité du territoire des Alpes-Maritimes à permettre cette poursuite tendancielle ?
- Quel est et quel sera le rôle de l'Est-Var dans ces dynamiques résidentielles métropolitaines ?
- Les scénarios tendanciels de population de l'INSEE (INSEE 2008) seront-ils compatibles avec les scénarios en termes d'habitat ?

2. Analyses

2.1. L'analyse de la construction neuve de logements

La construction de logements neufs est la première clé d'entrée dans l'analyse des évolutions de l'habitat dans l'aire d'étude constituée par les Alpes-Maritimes et l'Est-Var. La principale base de données à notre disposition sur la construction neuve est la BD Sitadelcom du Ministère de l'Équipement. Elle nous renseigne sur les nouveaux logements autorisés et mis en chantier dans chaque commune de l'aire d'étude de 1990 à 2007, en nombre, surface (SHON) et typologie (individuel/collectif). Nos analyses porteront sur les logements ordinaires autorisés (seront donc omis les résidences touristiques, estudiantines et pour le troisième âge). Pour comprendre les logiques spatiales de l'évolution de la construction neuve, nous serons obligés à analyser les données statistiques dans l'espace-temps produit par le réseau routier autour des principaux pôles de la métropole azurée (section 1.1).

2.1.1. La construction neuve en volume

Les cartes dans la figure 6 montrent le volume de la construction neuve (en nombre de logements autorisés) pour chaque commune de l'aire d'étude. La période prise en considération, de 1990 à 2007, a été divisée en trois intervalles de six ans : 1990-1995, 1996-2001 et 2002-2007. Globalement la construction neuve s'est d'abord contractée et ensuite stabilisée dans le temps, passant de 74 500 logements dans la première période à 49 000 et 48 100 dans les périodes successive. D'un point de vue spatial, l'essentiel de la construction neuve reste concentrée dans les communes littorales ou du plus proche moyen-pays (Grasse, Draguignan). La presque totalité de la construction neuve dans les villes littorales des Alpes-Maritimes est de type collectif. Le poids des logements individuels est plus important dans les villes littorales de l'Est-Var. Elle est en revanche prépondérante dans les communes du proche arrière-pays.

On remarquera également le poids de la nouvelle construction dans l'Est-Var. Sur les 172 000 nouveaux logements autorisés dans l'aire d'étude entre 1990 et 2007, 116 mille le sont dans les Alpes-Maritimes et 56 mille dans l'Est-Var. Avec une population qui est seulement un cinquième de celle des Alpes-Maritimes, l'Est-Var a produit la moitié des nouveaux logements des Alpes-Maritimes. De surcroît, l'Est-Var et les Alpes-Maritimes se répartissent presque à parts égales les 31 mille nouveaux logements individuels. L'Est-Var se caractérise déjà, à la seule lecture de ces données, comme un espace de délestage de la nouvelle construction dans l'aire métropolitaine azurée.

Les diagrammes dans la figure 7 permettent d'analyser la construction neuve dans l'espace-temps produit par le réseau routier autour des 4 pôles métropolitains de premier niveau de l'aire azurée (Nice, Monaco, Antibes et Cannes). À chaque commune est ainsi attribué le temps d'accès au pôle métropolitain le plus proche. L'essentiel de la nouvelle construction se fait ainsi à moins de 40 minutes d'un pôle métropolitain de premier niveau, avec une très fortes contributions de Nice, Antibes et Cannes (pour lesquelles le temps d'accès est nul), ainsi que de Fréjus et Saint-Raphaël (à 30-35 minutes de Cannes).

Décomposée en logements collectifs et individuels, la répartition spatio-temporelle de la construction neuve est un peu différente. Les logements collectifs sont concentrés dans les communes littorales, à la plus haute valeur foncière. Le positionnement sur le littoral des quatre pôles métropolitains et la présence de l'autoroute A8, permettent à la plupart des nouveaux logements collectifs de rester à moins de 20 minutes d'un pôle métropolitain, à l'exception des constructions dans l'Est-Var (et notamment à Fréjus et Saint-Raphaël).

Quoique moins importante en volume, la nouvelle construction pavillonnaire est répartie de façon plus homogène dans l'espace-temps. Des constructions importantes sont observées jusqu'à 50 minutes d'un pôle métropolitain. Spatialement, il ne s'agit plus seulement d'une extension le long de l'axe littoral, mais également d'une pénétration plus importante à l'intérieur des terres. Des villes du proche arrière-pays comme Grasse et Draguignan ont produit davantage de nouveaux logements individuels que des pôles métropolitains comme Antibes et Cannes, deux fois plus peuplés.

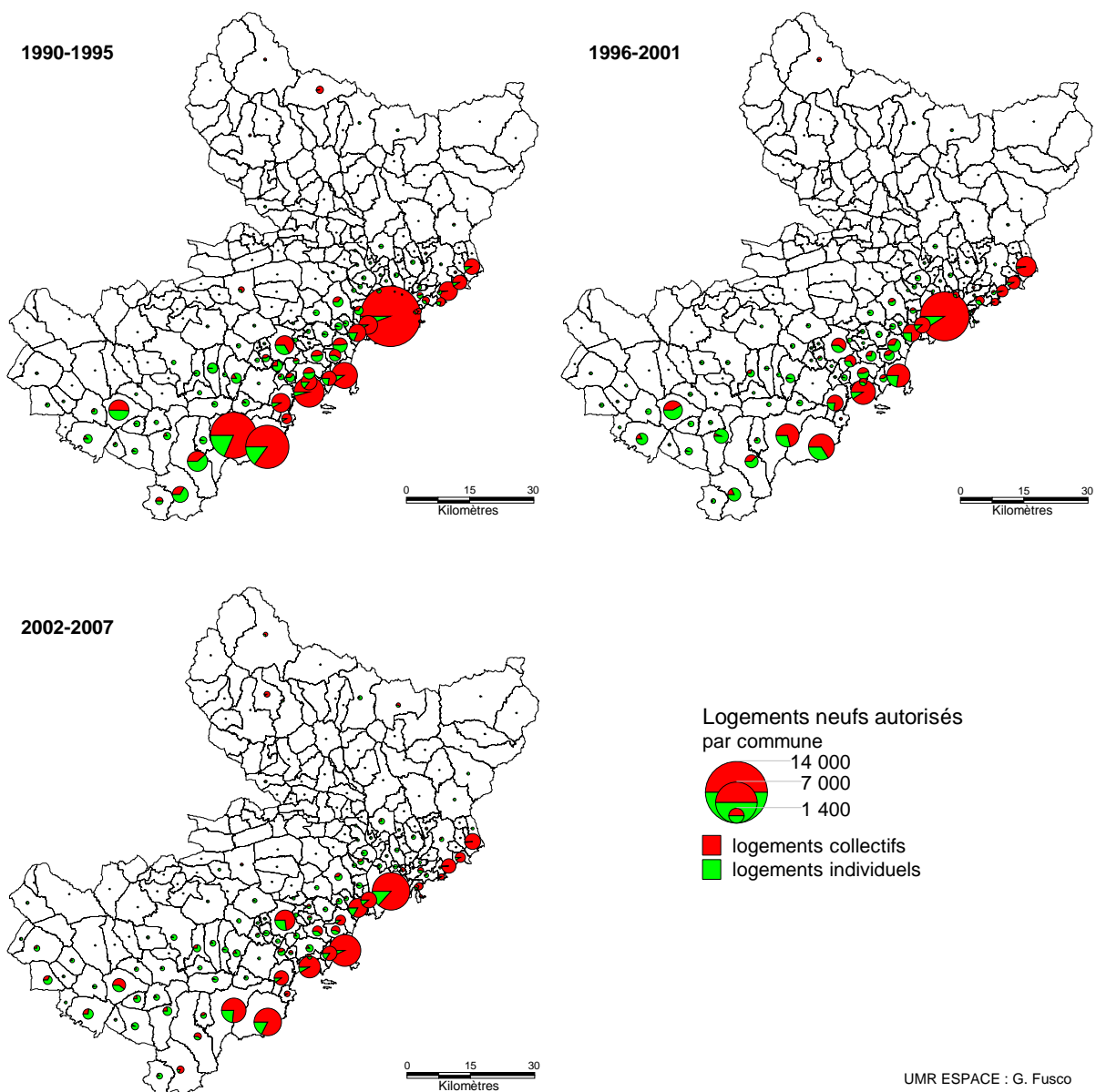


Fig.6 : La construction neuve dans les communes de l'aire d'étude de 1990 à 2007.

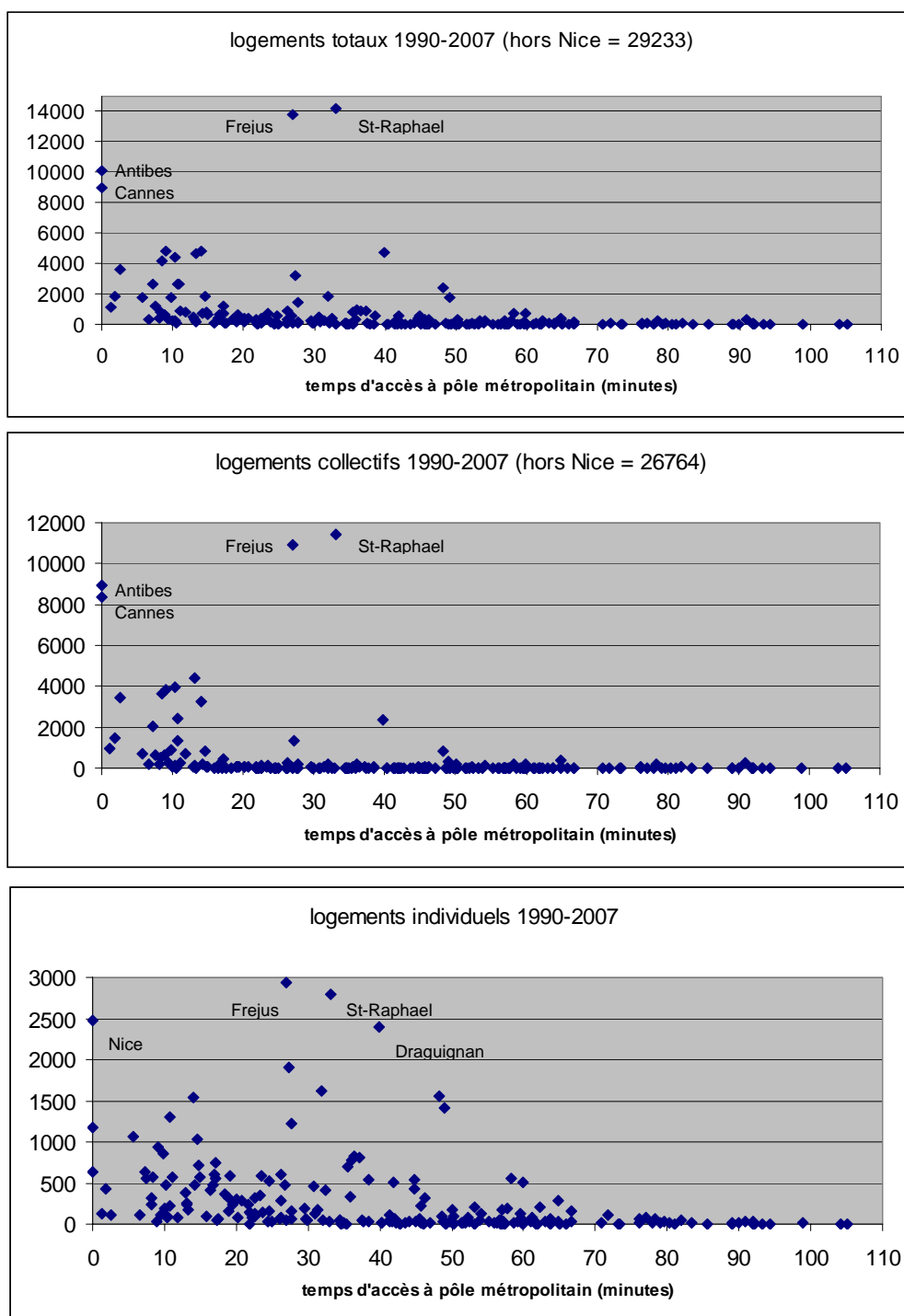


Fig. 7 : Analyse de la construction neuve dans l'espace-temps.

2.1.2. L'évolution de la construction neuve dans le temps

Pour mieux saisir les logiques spatiales de la nouvelle urbanisation et permettre d'élaborer un scénario tendanciel à 15-20 ans, nous devons analyser l'accélération/décélération de l'urbanisation résidentielle au cours des 18 années renseignées par la BD Sitaldelcom. Si le volume de la construction neuve est fortement lié à la taille démographique de la commune (et donc à la sédimentation au cours de l'histoire des

processus d'urbanisation), ses changements dans le temps sont davantage liés aux dynamiques en œuvre au cours de la période étudiée. Même l'accélération/décélération de la construction devra être analysée par rapport à l'espace-temps autour des pôles métropolitains.

Le diagramme dans la figure 8, montre ainsi d'abord la croissance/décroissance de la construction neuve (et donc l'accélération/décélération de l'urbanisation résidentielle) entre la période 1990-1998 et la période 1999-2007. Ce diagramme est très instructif : si l'essentiel de la construction neuve se fait à moins de 40 minutes d'un pôle métropolitain (figure 7), l'accélération du rythme de la construction s'opère dans la bande entre 40 et 60 minutes. De même, une très forte accélération s'observe au-delà des 70 minutes.

La carte dans la figure 9 permet de spatialiser l'évolution de la construction neuve entre la période 1990-1998 et la période 1999-2007. On y constate le ralentissement de la nouvelle urbanisation résidentielle dans les communes littorales et du plus proche moyen-pays (correspondant aux bandes 0-20 minutes dans les Alpes-Maritimes et 30-40 minutes dans l'Est-Var).

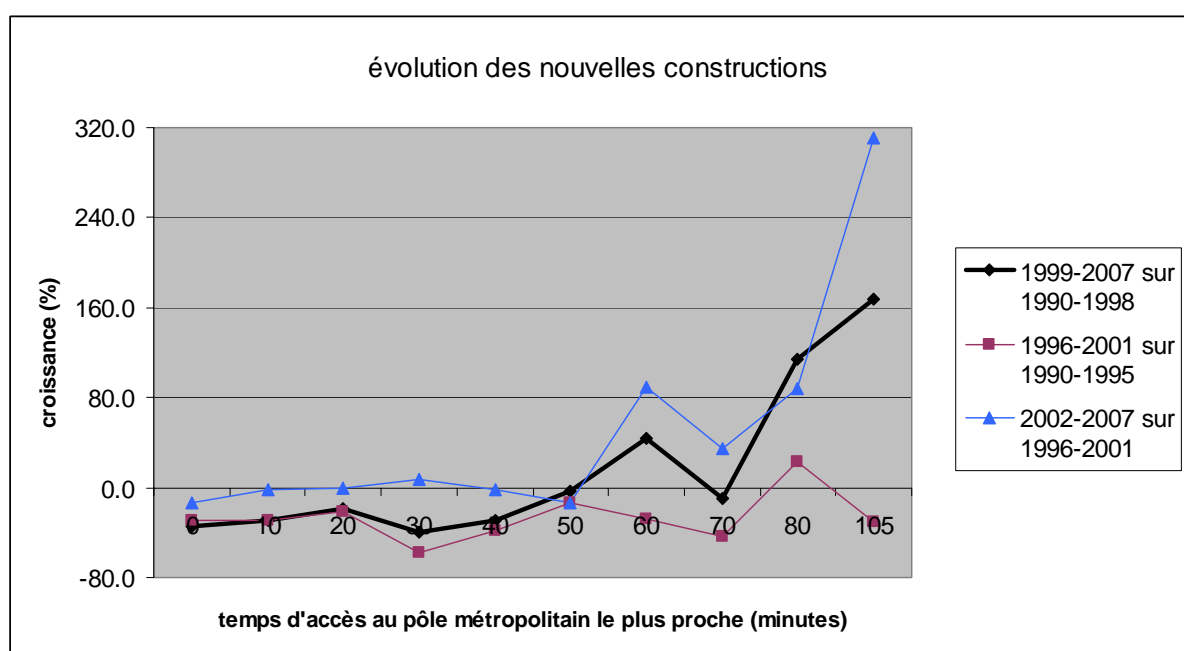


Fig. 8 : Décomposition en deux périodes de l'évolution de la construction neuve.

L'évolution de la nouvelle construction peut également être décomposée en deux périodes (courbes coloriées dans le diagramme de la figure 8) : évolution de 1996-2001 par rapport à 1990-1995 et évolution de 2002-2007 par rapport à 1996-2001. Dans le passage de la première à la deuxième moitié des années 90, la construction neuve décélère presque partout dans l'espace-temps. C'est entre les périodes 1996-2001 et 2002-2007 qu'une forte accélération s'observe dans la bande des 50-60 minutes et dans les espaces encore plus éloignées (la construction neuve a ainsi plus que triplé au-delà des 105 minutes).

Est-ce que ces données permettent de conclure à un éloignement tendanciel de la nouvelle construction résidentielle par rapport aux principaux pôles métropolitains azuréens ?

Pour pouvoir répondre à cette question, l'analyse doit être ultérieurement approfondie. La nouvelle construction correspond en effet d'abord aux nouvelles résidences principales des azuréennes, pour lesquelles on observe un desserrement spatio-temporel à partir des villes littorales (périurbanisation métropolitaine). Elle correspond également aux nouvelles résidences secondaires allogènes (de propriétaires externes à l'aire d'étude). Elle correspond finalement aux nouvelles résidences secondaires des azuréens vers le lointain arrière-pays : il

s'agit de la colonisation métropolitaine de l'espace de haute montagne (équipé en stations de sport d'hiver) pour les loisirs de week-end des habitants du littoral et de son extension périurbaine.

Les deux phénomènes de périurbanisation métropolitaine dans le moyen-pays et de colonisation métropolitaine du haut-pays se sont accélérés au cours de la dernière période. Les deux phénomènes montrent également des logiques spatio-temporelles différentes : la périurbanisation métropolitaine investit principalement l'espace entre 20 et 40 minutes des pôles du littoral maralpin (données de la nouvelle construction en volume, figure 7) ; elle s'accélère cependant dans la bande des 40-60 minutes. La colonisation métropolitaine concerne l'espace au-delà des 70 minutes ; elle n'investi pas de façon homogène toutes les communes du haut-pays (figure 9) car seulement les communes proposant des aménités liés aux loisirs sont attractives pour la résidence secondaire. Entre la bande des 40-60 minutes et celle du haut-pays, les communes se situant à 60-70 minutes des pôles métropolitains (ainsi qu'une partie de celles du haut-pays) ne sont convoitées ni pour la résidence principale, ni pour la résidence secondaire. Ces observations peuvent être enrichies par d'autres analyses.

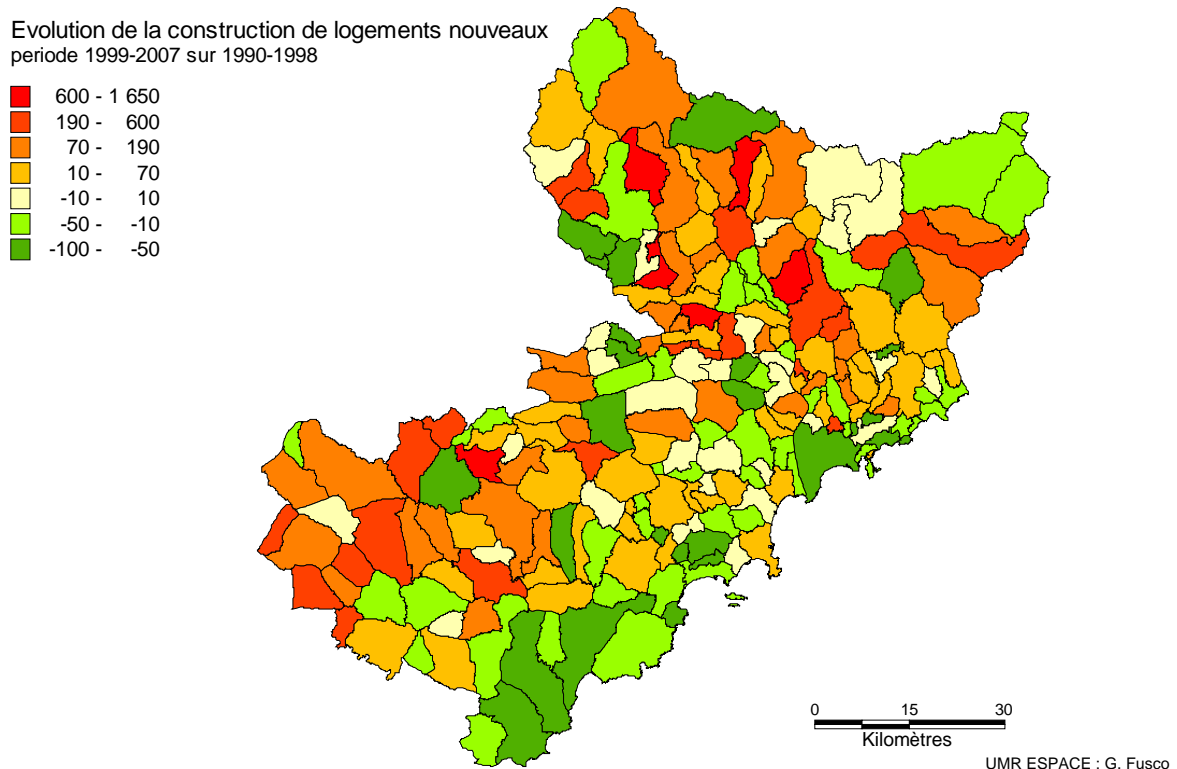


Fig. 9 : L'évolution de la construction neuve dans les communes de l'aire d'étude.

Le diagramme dans la figure 10 décompose l'évolution de la construction neuve dans les deux sous-espaces Alpes-Maritimes et Est-Var. Dans les Alpes-Maritimes, la périurbanisation métropolitaine s'accélère entre 20 et 50 minutes d'un pôle métropolitain majeur. Entre 50 et 70 minutes, la nouvelle urbanisation résidentielle stagne ou diminue, au-delà des 70 minutes elle augmente fortement (espace de la colonisation métropolitaine). Dans l'Est-Var, la périurbanisation métropolitaine et la colonisation liée aux résidences secondaires ne peuvent pas être clairement partagées dans l'espace-temps. La nouvelle urbanisation résidentielle s'accélère un peut partout su delà des 40-50 minutes, montrant seulement un relatif essoufflement des villes du littoral qui se situent à 30-40 minutes. En tout cas, en ce qui

concerne la périurbanisation métropolitaine, les ménages qui optent pour l'Est-Var semblent accepter des distances-temps de 10 à 20 minutes plus importantes pour se rendre dans un pôle métropolitains de premier niveau, par rapport aux ménages qui restent dans les Alpes-Maritimes.

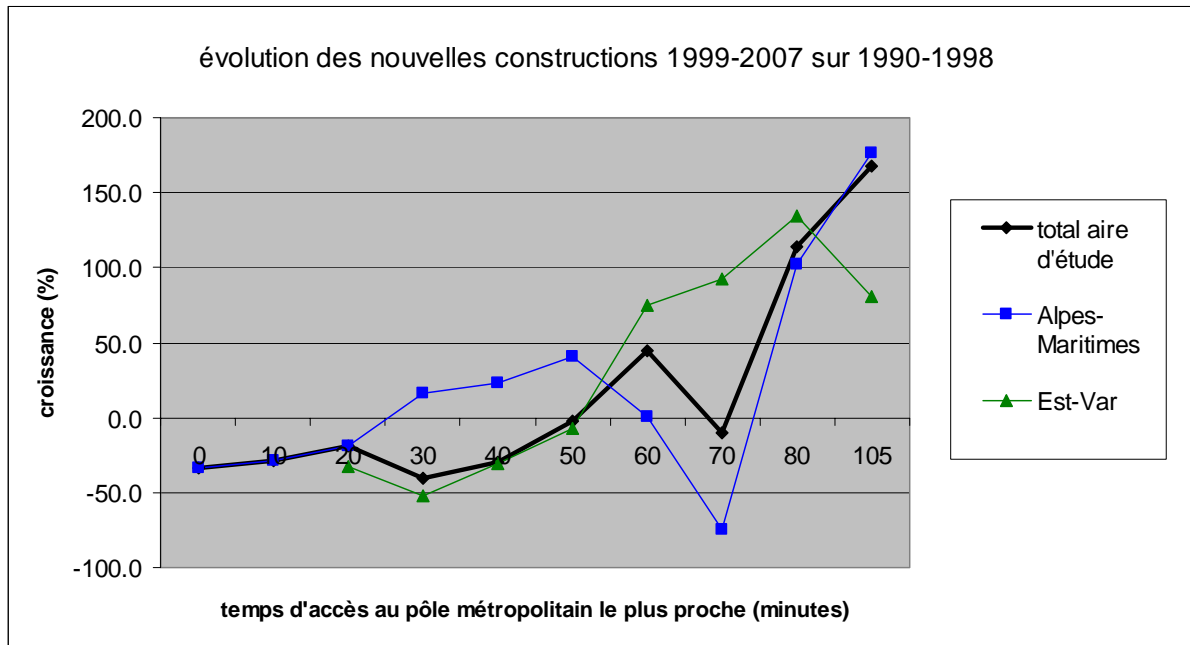


Fig. 10 : Décomposition de l'évolution de la construction neuve par département.

2.1.3. L'évolution des typologies de construction

La décomposition de l'évolution de la construction neuve dans l'espace-temps par rapport aux types de logement (individuel/collectif) est également très instructive (figure 11). La construction de logements collectifs décélère un peu partout (à l'exception du haut-pays). Surtout, elle décélère fortement dans l'espace de la périurbanisation métropolitaine (entre 20 et 50 minutes). Inversement, la construction de logements individuels s'accélère fortement à partir de 50 minutes, correspondant surtout à l'espace de délestage de la périurbanisation métropolitaine dans l'Est-Var. Presque partout le rythme de la nouvelle construction individuel est supérieur à celui de la nouvelle construction collective. Comme la surface moyenne d'une maison individuelle est supérieure à celle d'un appartement (140 m² contre 70 m² en moyenne pour la période 1990-2007), la surface hors œuvres nette (SHON) de la nouvelle urbanisation résidentielle augmente plus vite que le nombre de nouveaux logements, et cela de façon très marquée entre 40 et 80 minutes, où l'écart entre individuel et collectif est le plus important.

La nouvelle urbanisation résidentielle est ainsi plus consommatrice d'espace par rapport à l'urbanisation ancienne à la fois d'un point de vue urbanistique (mitage des espaces naturels et agricoles du moyen pays sans structuration en tissu urbain) et d'un point de vue des typologies architecturales (pavillons avec jardin et d'une surface moyenne bien supérieure aux logements collectifs). D'autre part, avec des surfaces moyennes de 70 m² seulement (qui incluent également les parties communes des immeubles), les nouveaux logements collectifs, dans la bande littorale comme dans le haut-pays, doivent inclure une grande proportion de petites surfaces (studios, deux-pièces, petits trois-pièces) très convoités pour la résidence

secondaire, au dépenses de grandes surfaces (quatre et cinq pièces), plus aptes à devenir la résidence principale d'un ménage avec enfants.

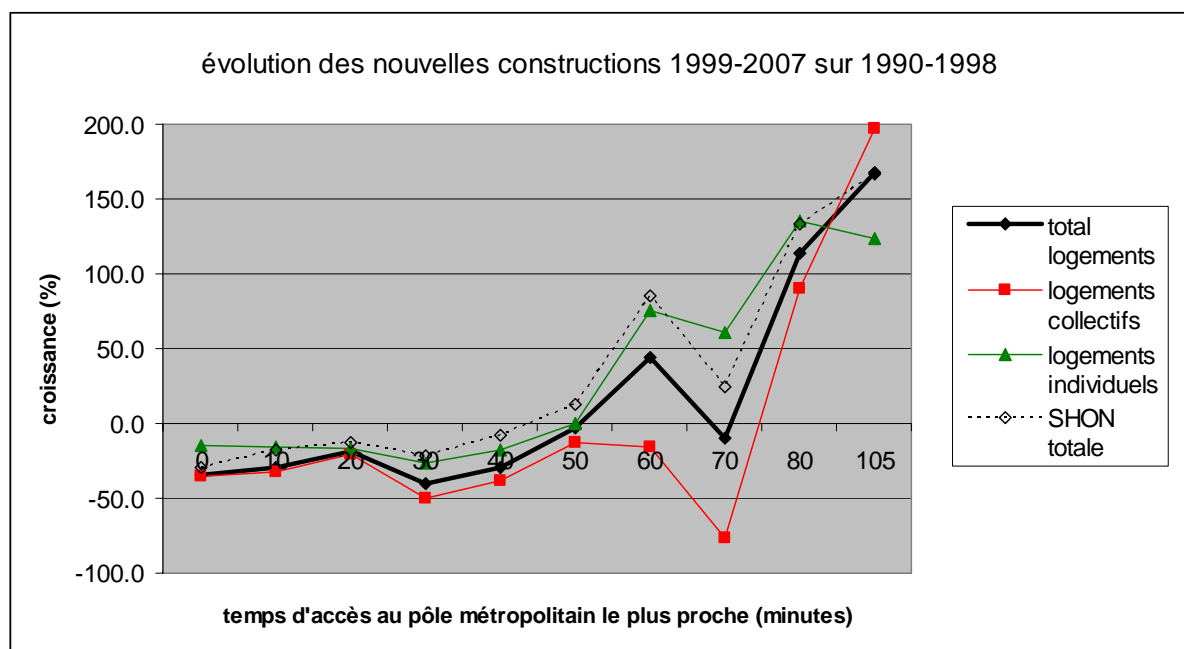


Fig. 11 : Décomposition de l'évolution de la construction neuve par type de logement.

L'analyse de l'évolution de la nouvelle construction par type de logements a été ultérieurement approfondie pour les communes des Alpes-Maritimes, pour lesquelles les données à notre disposition étaient mieux détaillées. Les deux premiers diagrammes dans la figure 12 montrent un apparent paradoxe en ce qui concerne la distance-temps de la nouvelle construction aux pôles métropolitains de premier niveau. Calculées sur la SHON résidentielle totale des deux périodes 1990-1997 et 1998-2006, les distances-temps augmentent pour l'urbanisation nouvelle (la médiane passe de 10.8 minutes à 13.1, le percentile 90 de 24.6 à 26.2). Pourtant, calculées pour chaque typologie de logements (individuel pur, individuel groupé et collectif) ces mêmes distance-temps diminuent.

Ce qui s'opère dans l'espace maralpin est un changement de typologie (camemberts dans la figure 12) qui est également un report dans l'espace-temps. Dans la période 1990-1997, la nouvelle construction était constituée pour 64% de logements collectifs et seulement pour 21% et 15% de logements individuels, pur et groupés. Dans la période 1998-2006, la nouvelle construction collective recule à 52% de la SHON résidentielle totale, les nouveaux logements individuels groupés passent à 12% du total et les nouveaux logements individuels purs grimpent à 36%. Or, les logements individuels (et en particulier les individuels purs) se situent globalement plus loin dans l'espace-temps que les logements collectifs. La moitié des nouveaux logements collectifs sont construits à moins de 9-10 minutes des pôles métropolitains, 90% sont construits à moins de 25-26 minutes. En revanche, les nouveaux logements individuels purs se concentrent dans l'espace de la périurbanisation métropolitaine : la moitié d'entre eux sont à moins de 16-17 minutes d'un pôle métropolitain, 90% sont à moins de 31-32 minutes. La différente composition par type de la nouvelle construction dans la période 1998-2005 implique un éloignement de la nouvelle construction dans son ensemble, sans que les limites spatio-temporelles mises en évidence dans les figures 8 et 9 soient remises en discussion.

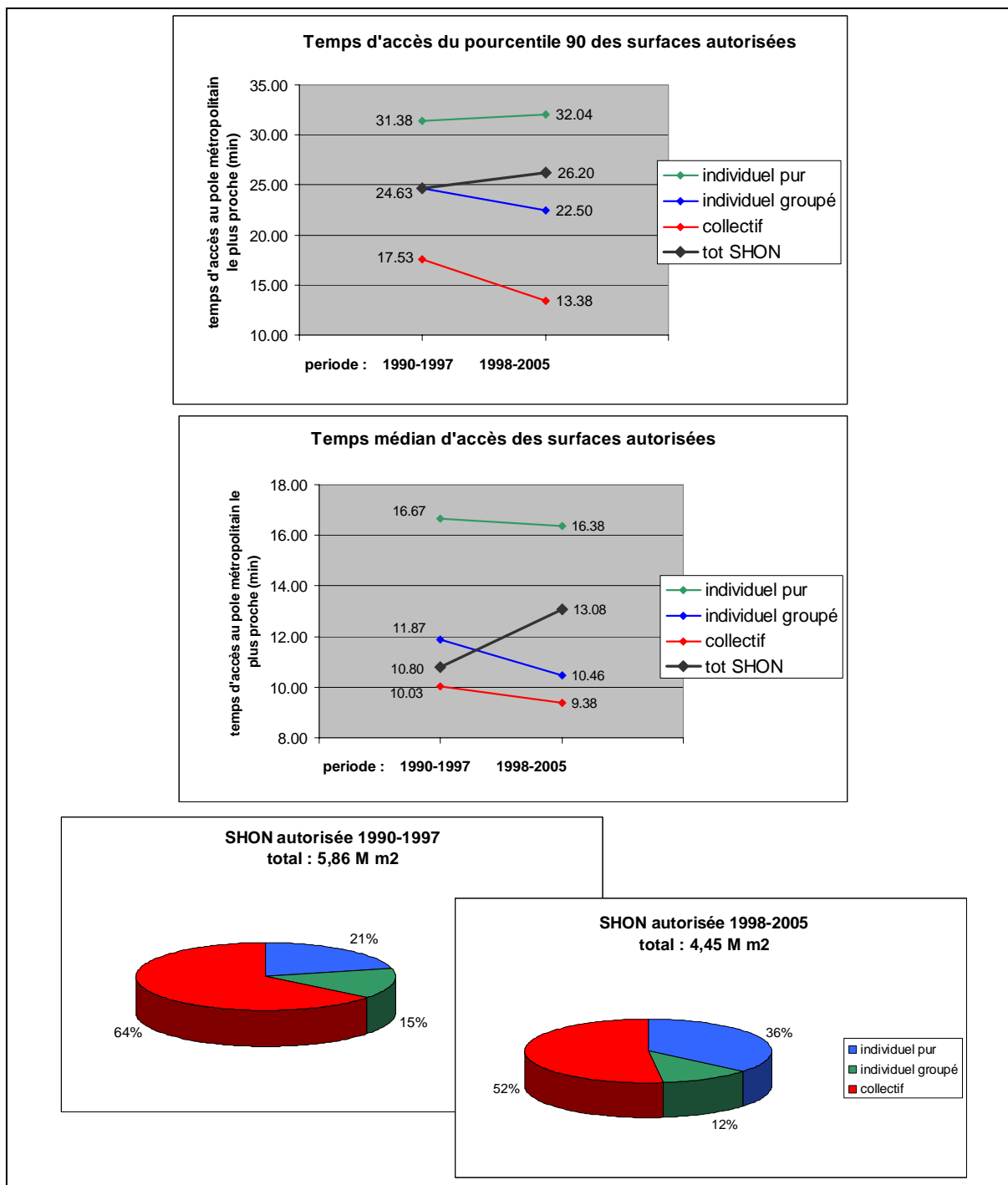


Fig. 12 : Evolution des temps d'accès et des typologies de logements dans les Alpes-Maritimes.

2.1.4. Conclusions de l'analyse de la construction neuve

L'analyse de la construction neuve dans l'espace d'étude des Alpes-Maritimes et de l'Est-Var, nous permet de parvenir aux conclusions suivantes :

- La construction neuve se réduit au cour des années 2000 par rapport aux années 90, mais accélère dans les dernières années dans les espaces les plus périphériques.
- L'Est-Var se caractérise de plus en plus comme étant un espace de délestage de la nouvelle urbanisation azuréeenne.

- Plusieurs phénomènes se déploient dans l'espace-temps produit par le réseau routier autour des principaux pôles métropolitains. La périurbanisation résidentielle s'accélère dans la bande des 20-50 minutes pour les Alpes-Maritimes. Dans l'Est-Var l'accélération se reporte au-delà des 50 minutes. La colonisation métropolitaine due à l'essor des résidences secondaires concerne le haut-pays au-delà de 70 minutes dans les Alpes-Maritimes et se superpose partiellement à l'espace de la périurbanisation dans l'Est-Var. En tous cas, la périurbanisation semble avoir des limites dans l'espace-temps, même si elle progresse actuellement précisément dans les espaces plus périphériques.
- Dans les Alpes-Maritimes, l'évolution des temps de parcours de la nouvelle urbanisation vers les pôles métropolitains est due à l'intensification de la périurbanisation au profit du développement des communes littorales et non pas à une extension spatiale de la périurbanisation.
- Les tendances observées dans les typologies de la nouvelle construction ont des lourdes conséquences en termes de consommation d'espace : l'individuel pur croît partout, le collectif recule presque partout et surtout dans l'espace de la périurbanisation métropolitaine.

Des nouvelles questions surgissent : quel est la capacité de l'aire d'étude à soutenir les évolutions et les rythmes observés dans la construction neuve ? Quelle est la contribution de la résidence secondaire allogène aux évolutions de l'habitat dans l'aire d'étude ?

Les sections 2.2 et 2.3 apporteront des éléments de réponse à ces questionnements.

2.2. L'estimation du potentiel de logements

Dans cette section sera proposée une estimation du potentiel d'urbanisation résidentielle actuellement prévue par les documents d'urbanisme de l'aire d'étude (Alpes-Maritimes et Est Var). Cette estimation prend également en compte les contraintes de l'urbanisation déjà existante. Elle constitue une valeur maximale (et pas forcément réaliste) de ce qui peut être encore produit en termes de logements dans l'aire d'étude dans un scénario tendanciel de développement de l'habitat, selon les préconisations en vigueur dans les documents de l'urbanisme réglementaire. On remarquera également qu'il s'agit d'une estimation relativement grossière et sûrement perfectible.

2.2.1. Méthodologie

L'estimation du potentiel d'habitat repose sur l'exploitation de deux bases de données :
 - la BD occupation du sol des Alpes-Maritimes et du Var de 1999 (DRE PACA, 1999);
 - la BD POS des Alpes Maritimes et du Var de 2006 (mise à disposition par le CRIGE PACA) ;

Sont également intégrées des informations provenant de la BD ORTHO de l'IGN et de la BD Citadelcom.

Les documents réglementaires d'urbanisme (POS/PLU) nous renseignent, parcelle par parcelle, sur la SHON maximale constructible (par le biais du COS, coefficient d'occupation du sol, prévu) dans les zones pouvant accueillir des logements (les zones à vocation uniquement commerciale, artisanale ou industrielle n'ont pas été retenues).

Dans cette étude, les zones de tissu urbain continu (centres-villes) sont considérées comme ayant un COS nul, critère souvent adopté dans les nouveaux plans d'urbanisme (ce qui n'exclut pas la possibilité de produire marginalement des nouveaux logements par la régénération de parcelles déjà urbanisées).

Dans la réalité, une partie de la SHON maximale constructible a déjà été produite dans les zones où l'urbanisation a été entamée (prenant par exemple la forme de mitage périurbain). A partir des intitulés de Corine Land Cover dans la BD occupation du sol de 1999, nous allons extraire quatre utilisations dans lesquelles l'urbanisation est déjà entamée (et donc partiellement achevée sans atteindre la SHON maximale prévue par les documents réglementaires). Ces quatre utilisations du sol sont les suivantes :

- Tissu urbain discontinu
- Bâti diffus
- Territoire à dominante agricole avec présence d'habitat résidentiel diffus
- Zones naturelles avec présence d'habitat résidentiel diffus

Par le biais d'un échantillon d'exemples de ces utilisations du sol pris aléatoirement sur le territoire (par l'utilisation des photos aériennes de la BD ORTH de l'IGN), permettant de calculer l'emprise au sol des bâtiments et d'estimer le nombre d'étages, nous déterminerons quel est le pourcentage moyen de SHON qui reste à bâtir sur chacun de ces quatre types d'espace.

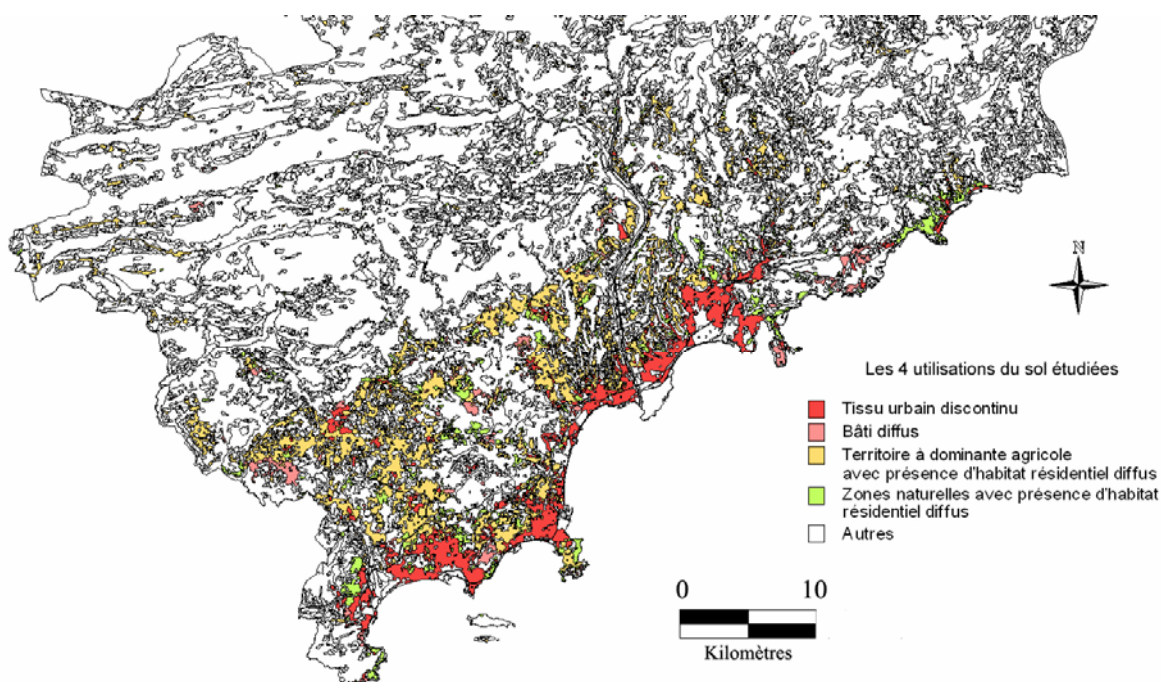


Fig. 13 - Répartition des 4 utilisations du sol où l'urbanisation est partiellement achevée sur le territoire des Alpes-Maritimes.

Tissu urbain discontinu

Exemple1 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 57 000 m² * COS 1 = 57 000 m²

SHON Réalisé : un total de bâtiments et de maisons de 29 352 m²

SHON Résiduel : 57 000 – 29 352 = 27 648 m²

% de SHON à réaliser : 48 %

Exemple2 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 233 450 m² * COS 0,90 = 210 105 m²

SHON Réalisé : un total de bâtiments et de maisons en m² supérieur au SHON Théorique

% de SHON à réaliser : 0 %

Exemple3 : % de SHON à réaliser de 53 %

Exemple4 : % de SHON à réaliser de 49 %

Moyenne du pourcentage de SHON à réaliser des 4 exemples : 37 %.

Il reste donc 37 % de surface à bâtir dans les zones définies "tissu urbain discontinu".



Exemple 1 (Nord Théoule/mer)



Exemple 2 (Centre Vallauris)



Exemple 3 (Le Cannet Ouest)



Exemple 4 (Puget Théniers Ouest)

Bâti Diffus

Exemple1 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 260 450 m² * COS 0,25 = 65 112 m²

SHON Réalisé : un total de bâtiments et de maisons de 31 733 m²

SHON Résiduel : 65 112 – 31 733 = 33 379 m²

% de SHON à réaliser : 51 %

Exemple2 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 92 700 m² * COS 0,12 = 11 124 m²

SHON Réalisé : un total de maisons de 6 820 m²

SHON Résiduel : 11 124 – 6 820 = 4 304 m²

% de SHON à réaliser : 38 %

Exemple3 : % de SHON à réaliser de 48 %

Exemple4 : % de SHON à réaliser de 50 %

Moyenne du pourcentage de SHON à réaliser des 4 exemples : 47 %.

Il reste donc 47 % de surface à bâtir dans les zones définies "bâtis diffus".



Exemple 1 (Mandelieu la Napoule Est)



Exemple 2 (Tourettes/Loup Est)



Exemple 3 (La Roquette/Siagne Centre)



Exemple 4 (Cagnes/Mer Sud)

Territoire à dominante agricole avec présence d'habitat résidentiel diffus

Exemple1 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 84 400 m² * COS 0,12 = 10 000 m²

SHON Réalisé : un total de maisons de 3 800 m²

SHON Résiduel : 10 000 – 3 800 = 6 200 m²

% de SHON à réaliser : 62 %

Exemple2 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 47 300 m² * COS 0,50 = 23 650 m²

SHON Réalisé : un total de maisons et de bâtiments de 14 104 m²

SHON Résiduel : 23 650 – 14 104 = 9 546 m²

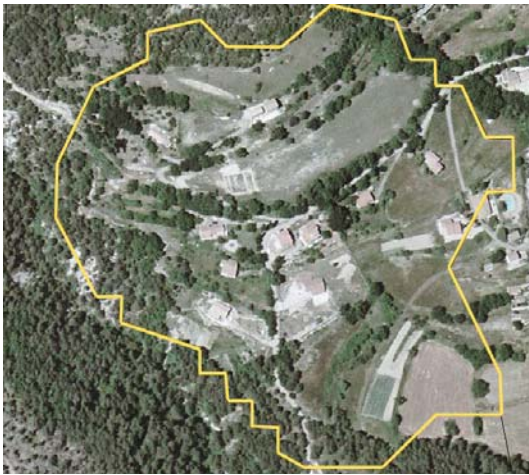
% de SHON à réaliser : 40 %

Exemple3 : % de SHON à réaliser de 10 %

Exemple4 : % de SHON à réaliser de 67 %

Moyenne du pourcentage de SHON à réaliser des 4 exemples : 44 %.

Il reste donc 44 % de surface à bâtir dans les zones définies "territoire agricole avec présence d'habitat résidentiel diffus".



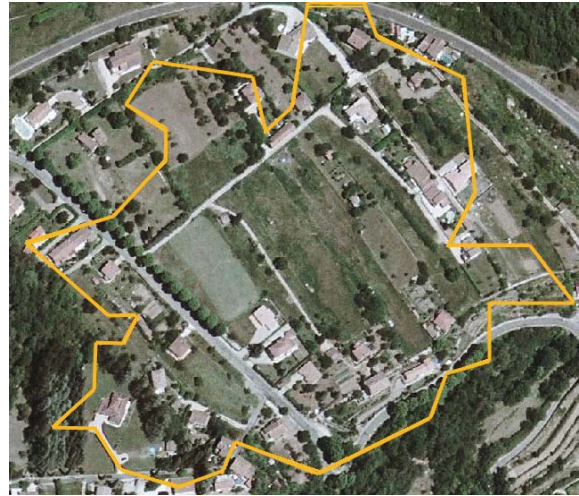
Exemple 1 (La Penne Centre)



Exemple 2 (Le Cannet Ouest)



Exemple 3 (Biot Centre)



Exemple 4 (Sospel Centre)

Zones naturelles avec présence d'habitat résidentiel diffus

Exemple1 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 74 450 m² * COS 0,06 = 4 467 m²

SHON Réalisé : un total de maisons de 4 140 m²

SHON Résiduel : 4 467 – 4 140 = 327 m²

% de SHON à réaliser : 7 %

Exemple2 (cf. photo ci-dessous):

SHON Théorique : Aire de 85 850 m² * COS 0,12 = 10 302 m²

SHON Réalisé : un total de maisons de 4 680 m²

SHON Résiduel : 10 302 – 4 680 = 5 622 m²

% de SHON à réaliser : 54 %

Exemple3 : % de SHON à réaliser de 45 %

Exemple4 : % de SHON à réaliser de 28 %

Moyenne du pourcentage de SHON à réaliser des 4 exemples : 33 %.

Il reste donc 33 % de surface à bâtir dans les zones définies "zones naturelles avec présence d'habitat résidentiel diffus".



Exemple 1 (Le Broc Est)



Exemple 2 (Pégomas Est)



Exemple 4 (La Turbie Sud-est)

INTITULE DES ZONES	% SHON A REALISER
Tissu urbain discontinu	37 %
Bâti diffus	47 %
Territoire à dominante agricole avec présence d'habitat résidentiel diffus	44 %
Zones naturelles a avec présence d'habitat résidentiel diffus	33 %
Aéroports, chantiers, cours et voies d'eau, équipements sportifs et de loisirs, extraction de matériaux, espaces verts urbains, mers et océans, plages-dunes-sables, plans d'eau, réseaux routiers et ferroviaires, roches nues, tissu urbain continu, zones industrielles et commerciales, zones portuaires	0 %
Forêt et végétation arbustive en mutation, forêts de conifères, forêts de feuillus, forêts mélangées, landes subalpines, maquis et garrigues, oliveraies, pelouses et paysages naturels, prairies, terres arables hors périmètres d'irrigation, végétation clairsemée, vergers et petits fruits, vignobles, zones à fortes densité de serres	100 %

Tableau 1 : Pourcentage de SHON résiduelle par rapport à la SHON réglementaire, selon la classe d'occupation du sol en 1999.

Pour ce qui est des autres classes d'occupation du sol, nous procéderons de la façon suivante : toute zone qui ne peut pas ou ne peut plus accueillir de bâti aura un pourcentage de

SHON à réaliser égal à 0, tandis que toute zone où l'urbanisation n'est pratiquement pas entamée aura un pourcentage de SHON à réaliser égal à 100.

Le tableau 1 propose un récapitulatif du pourcentage de SHON qui reste à réaliser en 1999 grâce aux calculs et aux hypothèses simplificatrices effectués.

2.2.2. Traitements

Les calculs effectués en environnement SIG sur la base des hypothèses de travail précédemment détaillées, nous permettent d'estimer à 60 millions de m² la SHON potentiellement constructible en 1999 dans l'aire d'étude (dont 12,5 M m² en tissu urbain et 46,7 M m² en tissu périurbain).

On peut formuler différentes hypothèses sur la part de SHON qui sera effectivement utilisée à des fins résidentiels (entre 80 et 95%), ainsi que sur les types de logements qui seront produits (tendancielle des logements collectifs en tissu urbain et des logements individuels en tissu périurbain). Les cartes dans les figures ... et ... spatialisent les résultats d'un certain nombre d'hypothèses. L'incertitude liée au processus d'estimation ne permet pas de commenter la valeur du potentiel d'habitat obtenue par chaque commune. On se limitera à apprécier les tendances générales de distribution spatiale du potentiel et son ordre de grandeur global.

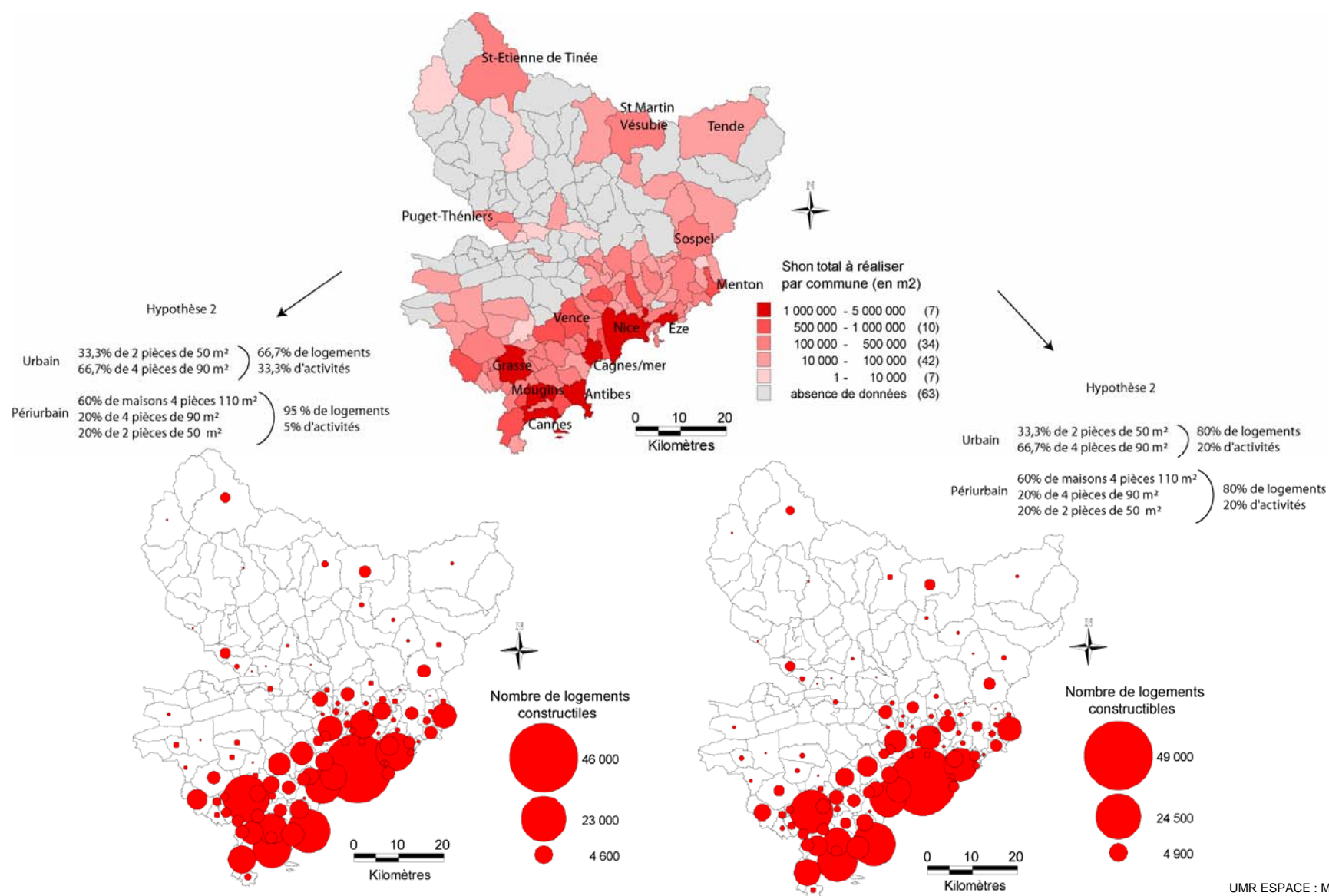
Nous proposons dans ce qui soit une estimation centrale du potentiel d'urbanisation de l'aire d'étude en 1999. Sur la base des nouvelles constructions dans l'aire d'étude de 1990 à 2007 (BD Citadelcom), la surface moyenne d'un logement collectif est de 70 m², celle d'une maison individuelle de 140 m² (surfaces qui incluent évidemment garages, annexes et parties communes des immeubles). Nous pouvons formuler l'hypothèse suivante en matière de part de SHON utilisée par des logements et de part des différentes typologies de logements :

	Tissu urbain	Espace périurbain
Part de la SHON à utilisation résidentielle	80%	90%
Part des logements collectifs	100%	10%
Part des logements individuels	0%	90%

Ces hypothèses permettent de parvenir aux estimations globales du tableau 2 :

[estimations en milliers]		Logements collectifs	Logements individuels	Total logements
Alpes-Maritimes	Tissu urbain	121		121
	Périurbain	30	135	165
	Total	151	135	286
Est-Var	Tissu urbain	21		21
	Périurbain	30	135	165
	Total	51	135	186
Total aire d'étude		203	270	473

Tableau 2 - Estimation du potentiel de logements dans l'aire d'étude en 1999.



UMR ESPACE : M. Stien

Fig. 14 - Estimation du potentiel d'habitat dans les Alpes-Maritimes selon différentes hypothèses sur les caractéristiques de l'urbanisation future.

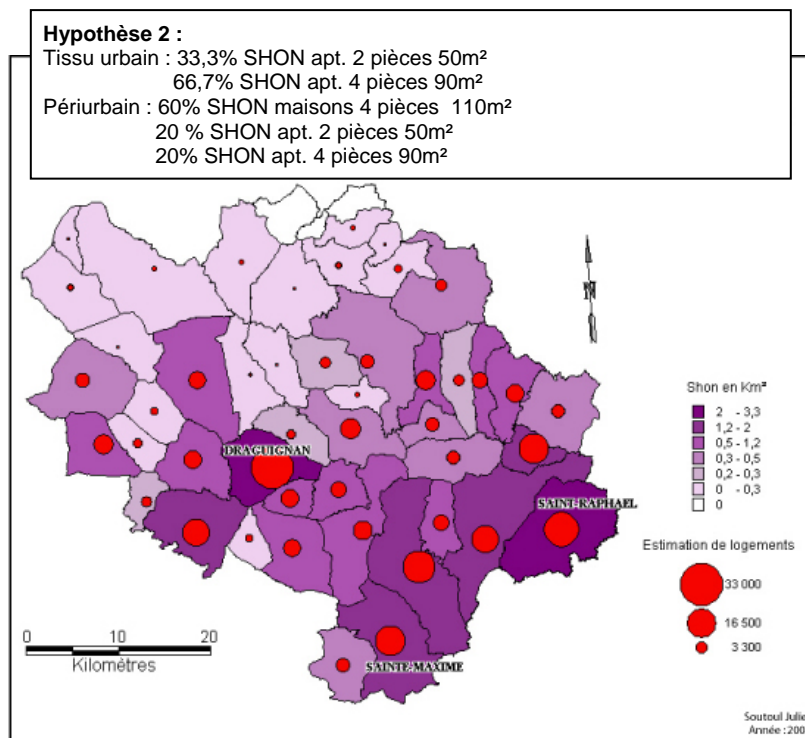
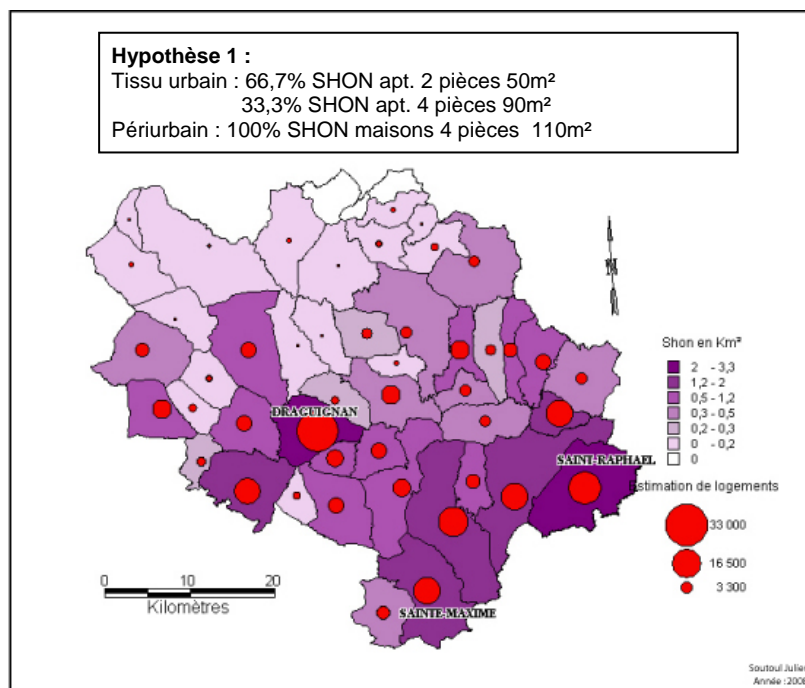


Fig. 15 - Estimation du potentiel d'habitat dans l'Est-Var selon différentes hypothèses sur les caractéristiques de l'urbanisation future.

L'aire d'étude possède donc un potentiel de logements constructible de l'ordre de 473 mille unités (dont 286 mille dans les Alpes-Maritimes et 186 mille dans l'Est Var). Le potentiel d'urbanisation périurbaine dans les deux sous-espace est pratiquement équivalent (165 mille logements tant dans les Alpes-Maritimes que dans l'Est-Var). Le potentiel d'habitat en tissu urbain est en revanche bien supérieur dans les Alpes-Maritimes (121 mille logements contre 21 mille). L'estimation du potentiel des Alpes-Maritimes est minorée par

l'absence de données d'urbanisme réglementaires pour plus de quarante communes de l'arrière-pays. Le potentiel de ces communes ne devrait cependant pas être supérieur à quelques milliers de logements supplémentaires. Les cartes dans les figures 14 et 15 montrent bien que l'essentiel de l'urbanisation potentielle reste localisé sur une large bande littorale dans les Alpes-Maritimes, tandis qu'il se repartit de façon plus homogène sur l'Est-Var (à l'exception des petites communes sur la frange nord). L'aire d'étude possède donc un potentiel de logements constructible de l'ordre de 473 mille unités (dont 286 mille dans les Alpes-Maritimes et 186 mille dans l'Est Var). Le potentiel d'urbanisation périurbaine dans les deux sous-espace est pratiquement équivalent (165 mille logements tant dans les Alpes-Maritimes que dans l'Est-Var). Le potentiel d'habitat en tissu urbain est en revanche bien supérieur dans les Alpes-Maritimes (121 mille logements contre 21 mille). L'estimation du potentiel des Alpes-Maritimes est minorée par l'absence de données d'urbanisme réglementaires pour plus de quarante communes de l'arrière-pays. Le potentiel de ces communes ne devrait cependant pas être supérieur à quelques milliers de logements supplémentaires. Les cartes dans les figures 14 et 15 montrent bien que l'essentiel de l'urbanisation potentielle reste localisé sur une large bande littorale dans les Alpes-Maritimes, tandis qu'il se repartit de façon plus homogène sur l'Est-Var (à l'exception des petites communes sur la frange nord).

La spatialisation des surfaces constructibles peut être mieux appréciées par les cartes dans les figures 16 et 17. Ces cartes permettent également d'évaluer la cohérence de la nouvelle urbanisation potentielle avec la desserte par les axes de transport.

Dans les Alpes-Maritimes le potentiel d'habitat s'éloigne sensiblement de l'axe ferroviaire du littoral, tout en restant relativement proche de l'axe autoroutier et des pénétrantes routières. Ponctuellement les lignes ferroviaires secondaires (Cannes-Grasse, CP, lignes de la Roya et des Paillons) peuvent desservir des zones à fort potentiel d'habitat. Dans l'Est-Var, les zones à fort potentiel d'habitat sont desservies de façon encore plus marginale par l'axe ferroviaire. Des vastes espaces à fort potentiel d'habitat dans le centre-Var semblent même relativement déconnectés des axes majeurs du réseau routier.

Globalement, les documents d'urbanisme réglementaire ouvrent des vastes surfaces à l'urbanisation future, souvent avec des faibles COS orientant l'urbanisation vers la forme de la maison individuelle avec jardin et dans des zones dépendant de l'accessibilité automobile.

Les documents d'urbanisme réglementaire actuellement en vigueur confortent ainsi les tendances observées en termes de construction nouvelle au cours de la période 1990-2007 (section 2.1) : augmentation de la part de l'urbanisation pavillonnaire, éloignement de la nouvelle construction des villes du littoral des Alpes-Maritimes et montée en puissance de l'Est-Var dans le développement de la construction nouvelle.

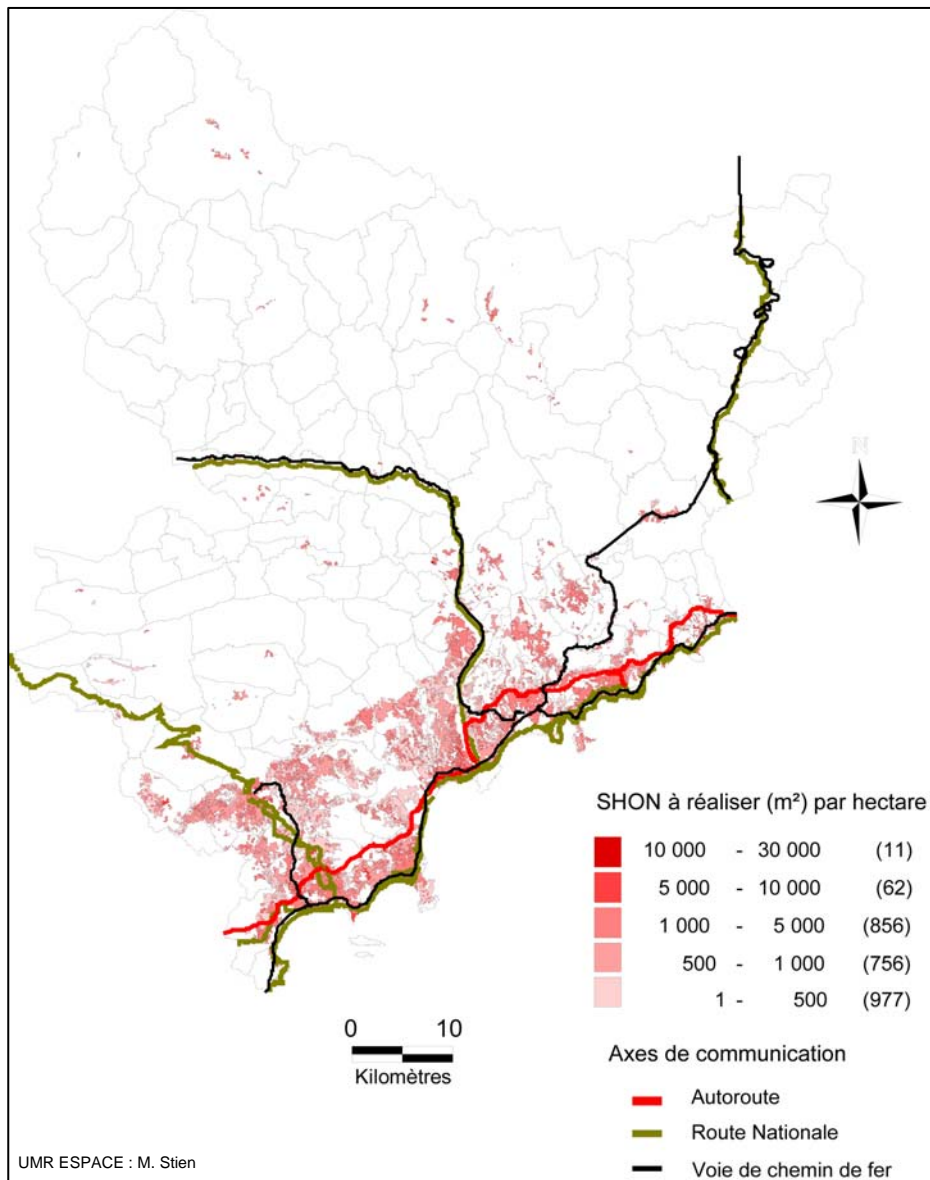


Fig. 16 - Spatialisation des surfaces présentant un potentiel d'urbanisation résidentielle dans les Alpes-Maritimes.

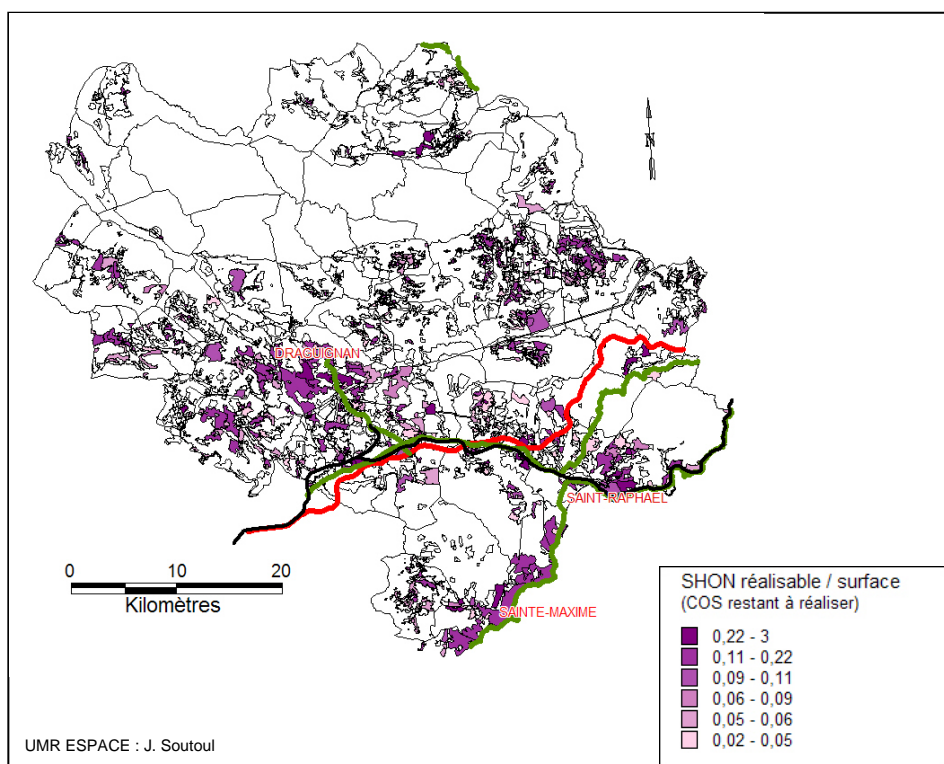


Fig. 17 - Spatialisation des surfaces présentant un potentiel d'urbanisation résidentielle dans l'Est-Var.

Le potentiel d'habitat de l'aire d'étude en 1999 peut être également apprécié par rapport au rythme de la nouvelle construction résidentielle observée entre 1999 et 2007 par le biais de la BD Sitadelcom (tableau 3). Au cours des huit dernières années a donc été réalisé déjà 12 % de la SHON résidentielle potentielle de l'aire d'étude, par un total de 72 milliers de logements, correspondant à 15% environs du potentiel de logements. Plus de 60% des logements construits au cours de cette dernière période sont des appartements, tandis que le potentiel estimé à partir des documents d'urbanisme montre une répartition presque à égalité entre logements individuels et logements collectifs pour la nouvelle construction.

Une simple extrapolation de ces tendances permet de conclure à une urbanisation résidentielle pouvant se poursuivre aux rythmes actuels pour encore plusieurs décennies, mais reposant de plus en plus sur les territoires périurbains loin des infrastructures ferrées, sur l'Est-Var et sur la maison individuelle.

Reste finalement à évaluer quelle part de la nouvelle urbanisation résidentielle pourra être utilisée à des fins de résidence principale, en considération du poids extrêmement élevé des résidences secondaires dans le parc logements de l'aire d'étude (23% en 2005 contre 11% pour l'ensemble du territoire national). La section qui suit se focalisera ainsi sur les évolutions tendanciennes de la résidence secondaire.

Source : Sitadelcom	SHON résidentielle [millions m2]	Logements [milliers]		
		individuels	collectifs	total
Alpes-Maritimes	4,6	14,9	34,8	49,7
Est-Var	2,6	12,0	10,5	22,4
Total aire d'étude	7,2	26,9	45,3	72,2

Tableau 3 - La nouvelle construction résidentielle entre 1999 et 2007.

2.3. Les évolutions tendanciennes de la résidence secondaire

La dynamique de l'habitat d'un territoire dépend également de son parc de résidences secondaires. Dans l'aire d'étude, la dynamique touristique est telle que pour certains secteurs les résidences secondaires exercent une forte pression sur le parc-logements et font concurrence à la résidence permanente. Aborder la dynamique de la résidence secondaire est également un moyen de mieux appréhender les potentialités de développement de l'habitat. La principale base de données à notre disposition dans l'analyse des résidences secondaires dans l'aire d'étude est la BD Filocom, produite par le Ministère des Finances toutes les deux ans à partir de 1997.

2.3.1. Les résidences secondaires dans le parc logements

Sur l'ensemble de l'aire d'étude il y a environ trois fois plus de résidences principales que secondaires. Les résidences principales augmentent plus vite sur les résidences secondaires sur l'ensemble de l'aire d'étude ainsi que pour les deux sous-espaces. Toutefois, pour le sous-ensemble constitué par l'Est Var il y a environ deux fois plus de résidences principales que de résidences secondaires, alors que pour les Alpes-Maritimes il y en a trois fois plus. Le poids de la résidence secondaire est donc plus important dans l'Est Var que dans les Alpes-Maritimes. Ce constat sera sans doute à nuancer dans le temps puisque, pour le sous-ensemble Est-Var, l'augmentation de la résidence principale est cinq fois plus rapide que l'augmentation des résidences secondaires. Néanmoins, une grande majorité du parc de résidences secondaires est situé dans les Alpes-Maritimes (il y en a environ trois fois plus que dans l'Est-Var en 2005).

Aire d'étude

	1997	2005	évolution %
RP	540	612	13.3
RS	198	206	4.0
vacants	85	67	-21.2
total parc	823	885	7.5

Source : BD Filocom

Alpes Maritimes

	1997	2005	évolution %
RP	454	508	11.9
RS	149	155	4.0
vacants	75	58	-22.7
total parc	677	721	6.5

Est Var

	1997	2005	évolution %
RP	86	104	20.9
RS	49	51	4.1
vacants	11	9	-18.2
total parc	146	164	12.3

Tableau 4 - Le parc logements dans l'aire d'étude (en milliers de logements)

La dynamique des résidences principales dans l'Est-Var est environ deux fois plus rapide à celle observée les Alpes-Maritimes entre 1997 et 2005. Cela tient certainement à la dynamique de la construction qui est largement plus restreinte dans les Alpes-Maritimes en raison de contraintes physiques et par extension réglementaires assez importantes. Ainsi, sur l'ensemble de l'aire d'étude, le potentiel de développement des résidences principales est situé à l'ouest du côté du sous-ensemble Est-Var.

Néanmoins, la baisse du nombre de logements vacants est légèrement plus marquée dans les Alpes-Maritimes (près de 23 % contre un peu plus de 18 %) ce qui signifie que la remise sur le marché des logements vacants (notamment par des réhabilitations qui peuvent

être encouragées par des primes de sortie de vacance) est plus intense dans ce département. Là encore les contraintes physiques et réglementaires sont un facteur déterminant : face à l'exiguïté du territoire liée à un site confiné entre mer et montagne, les nouvelles constructions de logements ne suffisent pas à répondre à la demande ce qui implique de se pencher sur d'autres solutions pour augmenter le parc-logements, la sortie de vacance en est une parmi d'autres.

Ces considérations permettent d'établir de premières comparaisons entre les deux sous-ensembles départementaux et de mettre en évidence les potentialités de chacun des espaces : les Alpes-Maritimes concentrent plus de résidences secondaires mais dans l'Est-Var leur poids est plus important ; le potentiel de développement de la résidence principale est plutôt localisé sur l'Est-Var. Il est néanmoins nécessaire d'analyser ces dynamiques de façon plus locale, au niveau des communes.

2.3.2. Résidences secondaires et origine géographique des propriétaires

Les cartes dans la figure 18 permettent dans un premier temps de localiser les communes qui ont le plus de résidences secondaires (en nombre). Le parc de résidences secondaires est fortement concentré sur les communes littorales telles que Menton, Roquebrune-Cap-Martin, Nice, Antibes, Cannes, Fréjus et Saint-Raphaël. Il s'agit également des communes les plus importantes de l'aire d'étude donc qui ont potentiellement un parc-logements global plus important. Le nombre de résidences secondaires diminue très rapidement vers l'intérieur mis à part pour quelques communes du moyen-pays (Vence et Grasse) et du haut-pays (Saint-Etienne-de-Tinée, Isola, Saint-Martin-Vésubie qui sont des stations du Mercantour). Néanmoins, le phénomène des résidences secondaires semble se diffuser de façon préférentielle dans le centre-Est-Var que du côté des Alpes-Maritimes (dont le marché du logement est de plus en plus saturé). Entre 1997 et 2005, l'offre en résidences secondaires reste stable sur l'ensemble de l'aire d'étude.

Analyser l'origine géographique des propriétaires de résidences secondaires permet d'appréhender la portée de l'attractivité des territoires touchés par cette économie d'accueil et faire ainsi des hypothèses sur les flux traversant l'aire d'étude. Les cartes font apparaître trois sous-espaces, qui confirment et détaillent les hypothèses effectuées dans la section 2.1.

Le premier sous-espace est celui de l'ensemble littoral où la résidence secondaire est non seulement très importante mais dont les propriétaires sont majoritairement des étrangers à la région PACA (autres régions françaises ou autres nationalités). La résidence secondaire sur le littoral est donc majoritairement allogène. La renommée touristique internationale de la Côte d'Azur explique en partie la portée de l'attractivité du littoral pour la résidence secondaire. De plus, il s'agit d'un espace bien desservi en terme d'équipements rapides de communication (aéroport Nice Côte d'Azur, autoroute A8, liaisons ferroviaires nationales et internationales) ce qui permet une fréquentation de la deuxième résidence plus aisée. Pour la plupart, les aménités recherchées sont liées à la mer (vue sur mer, proximité aux activités balnéaires...).

Cette même dynamique allogène semble se retrouver sur le centre Est-Var, elle se diffuserait donc plus facilement vers l'intérieur du côté du Var que du côté des Alpes-Maritimes. C'est donc un espace convoité par les résidents secondaires qui ne sont ni de la région, ni Français. Sans doute le caractère intermédiaire de ce territoire est un facteur attractif : villes moyennes, entre mer et plaine, les prix sont moins prohibitifs que sur le littoral, possibilité d'acquérir dans l'individuel...

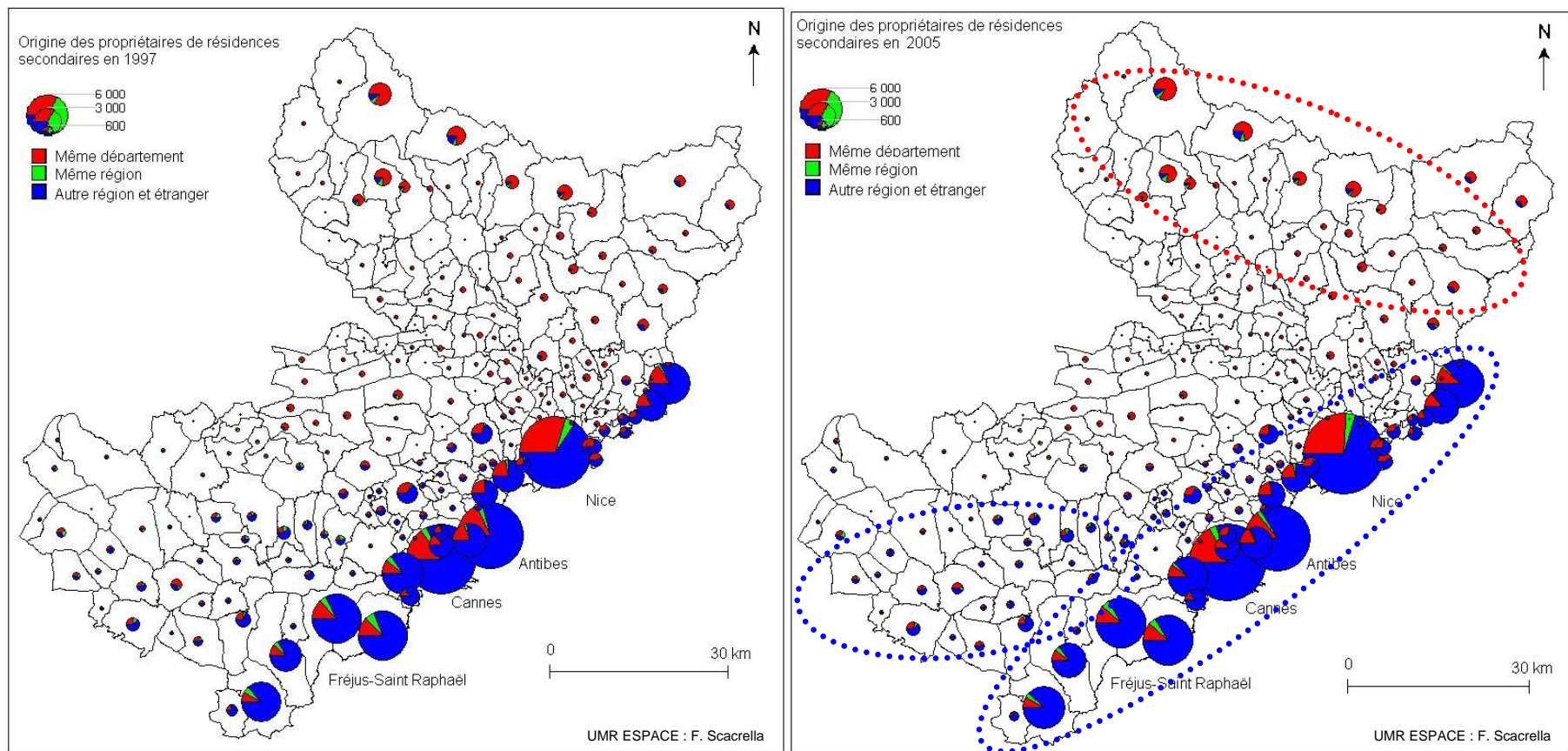


Fig. 18 : Le parc de résidences secondaire dans les communes de l'aire d'étude en 1997 et en 2005, selon l'origine géographique des propriétaires.

Enfin, le dernier sous-ensemble est celui du haut-pays alpin, au nord-est de l'aire d'étude. Dans ce sous-espace, les résidences secondaires ne sont pas très importantes en volume (légèrement plus importante que dans le moyen-pays plus convoité par la résidence principale), mais elles sont particulièrement attractives pour les azuréens. Cette attractivité est fondée sur le dépaysement modéré du site et de sa localisation par rapport à la métropole : site de moyenne-montagne, parfois à fonctionnalité rurale mais situé à environ une heure, une heure et demi des pôles urbains littoraux. Cette distance-temps permet une fréquentation de la deuxième résidence plus importante (hebdomadaire pour certaines). La proximité aux équipements de sport d'hiver (stations de ski de Valberg, Isola, Auron...) ainsi que la possibilité de loisirs liés à la nature (promenades, randonnées, sports de nature...) est particulièrement recherchée. La propriété résulte soit d'une acquisition, soit d'un investissement (des métropolitains qui investissent dans un chalet pour le louer) ou d'un héritage (maisons de famille). Ce sous-espace est donc celui de la résidence secondaire locale, celle des azuréens, que nous avons défini espace de la « colonisation métropolitaine » dans le chapitre 1.

La comparaison des deux cartes de la figure 18 permet également d'apprécier la dynamique 1997-2005. La résidence secondaire allogène et a tendance à se concentrer sur le littoral, mais elle commence à se diffuser du côté de l'Est-Var. Si ce constat se perpétue à l'avenir, cette pression des résidences secondaires sur un secteur fortement convoité par la résidence principale également (car périurbain et moins exigu qu'ailleurs) pourrait provoquer des conflits d'usage importants. Du côté des Alpes-Maritimes la diffusion vers l'intérieur de la résidence secondaire, toute origine confondue, est fortement concurrencée par celle de la résidence principale. Enfin, la diffusion de la double résidentialité locale se fait préférentiellement dans le haut-pays alpin, mais cela implique des flux quasi-hebdomadaire de métropolitains qui se rendent, le plus souvent en voiture, du littoral vers le haut-pays ce qui n'est pas sans conséquence sur le paysage de ce secteur et pourrait donc avoir des répercussions sur son cadre de vie, et, par extension, sur son attractivité. De plus, la présence, même si elle est uniquement hebdomadaire, de populations urbaines dans des villages à caractère rural pourrait, à terme, provoquer des conflits d'usage voire une perte de l'identité des villages de ce secteur.

2.3.3. L'évolution du parc des résidences secondaires

L'analyse de l'évolution de la résidentialité secondaire mérite d'être ultérieurement approfondie. Dans un premier temps, concernant l'origine des propriétaires, la dynamique allogène continue à augmenter alors que les origines plus locales (même département ou même région) stagnent voire baissent (figure 19). Ainsi, l'attractivité touristique de l'aire d'étude augmente de façon plus marquée au niveau national et international qu'au niveau local.

En valeur brute, nous avons vu que la résidence secondaire augmente sur l'ensemble de l'aire d'étude mais de façon relativement lente par rapport à la résidence principale (respectivement + 4 % entre 1997 et 2005 contre 13 %), mais cette évolution est très diversifiée en fonction des communes (figure 20).

Concernant le sous-ensemble littoral, entre 1997 et 2005 la majorité des communes ont vu leur nombre de résidences secondaires augmenter, mis à part Antibes, Vallauris et Cagnes-sur-Mer (il y a donc eu pour ces communes des changements de vocation du logement certainement en faveur de la résidence principale). Les communes littorales étaient déjà fortement spécialisées dans l'accueil des résidents secondaires et il semble que la dynamique se poursuive.

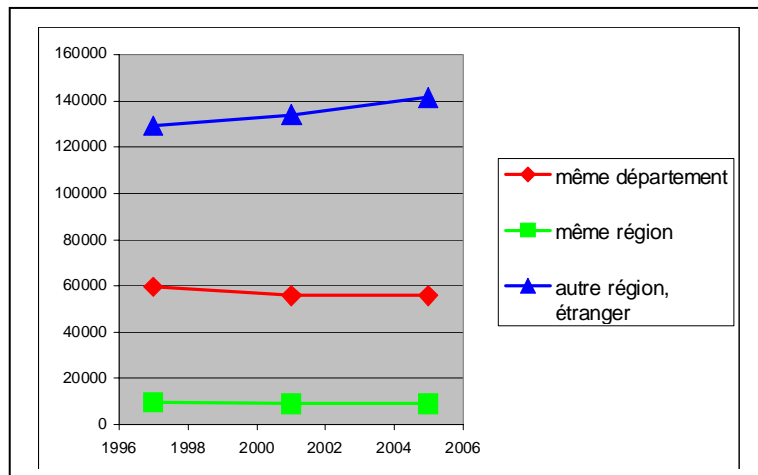


Fig. 19 : Evolution du parc des résidences secondaires selon l'origine géographique des propriétaires 1997-2001-2005.

Globalement le sous-ensemble centre-Est-Var voit également son nombre de résidences secondaires augmenter, mis à part Draguignan et Le Muy. C'est donc bien un espace de développement potentiel de la résidence secondaire.

Enfin, le dernier sous-ensemble précédemment mis en évidence était celui du haut-pays alpin dont la dynamique de la résidence secondaire était plus locale. Etant donnée que cette dynamique locale est en baisse sur l'ensemble de l'aire d'étude, entre 1997 et 2005, les évolutions observées pour ces communes sont mitigées : pour les communes de l'extrême nord-est (Saint-Dalmas-le-Selvage, Isola, Saint-Martin-d'Entraunes...) il y a une augmentation ainsi qu'au nord de la vallée de la Roya (Tende, La Brigue, Breil-sur-Roya, Fontan). Pour le reste des communes de ce sous-ensemble la résidence secondaire recule en volume sans doute sous la pression de la résidence principale.

La carte dans la figure 20 permet de faire apparaître les espaces où la concurrence avec la résidence principale est la plus forte : il s'agit des communes de moyen-pays qui enregistrent le plus fort recul de la résidence secondaire telles que Peymenade, Saint-Vallier-de-Thiery, Saint-Cézaire-sur-Siagne, Grasse, Vence, Levens, Contes. Ce sont des espaces de périurbanisation métropolitaine très attractifs pour une grande majorité d'actifs : ces espaces sont situés à proximité des principaux pôles d'emploi littoraux (notamment autour de Nice) mais aussi autour de Draguignan, et on constate une diffusion de cette périurbanisation le long des principales vallées qui deviennent des couloirs d'urbanisation : Siagne, Loup, Var-Esteron, Paillons, Roya.

La spécialisation des communes littorales se poursuit à travers une augmentation, en volume, des résidences secondaires. L'espace centre-Est-Var de la diffusion de la résidence secondaire se confirme. À terme des conflits d'usage pourront se produire en raison de la convoitise d'un même territoire à la fois par la résidence principale et par la résidence secondaire. Enfin, les lieux où la résidence principale semble l'emporter sur la secondaire ont été mis en exergue, ils nous permettent de localiser des grands axes préférentiels pour la périurbanisation métropolitaine.

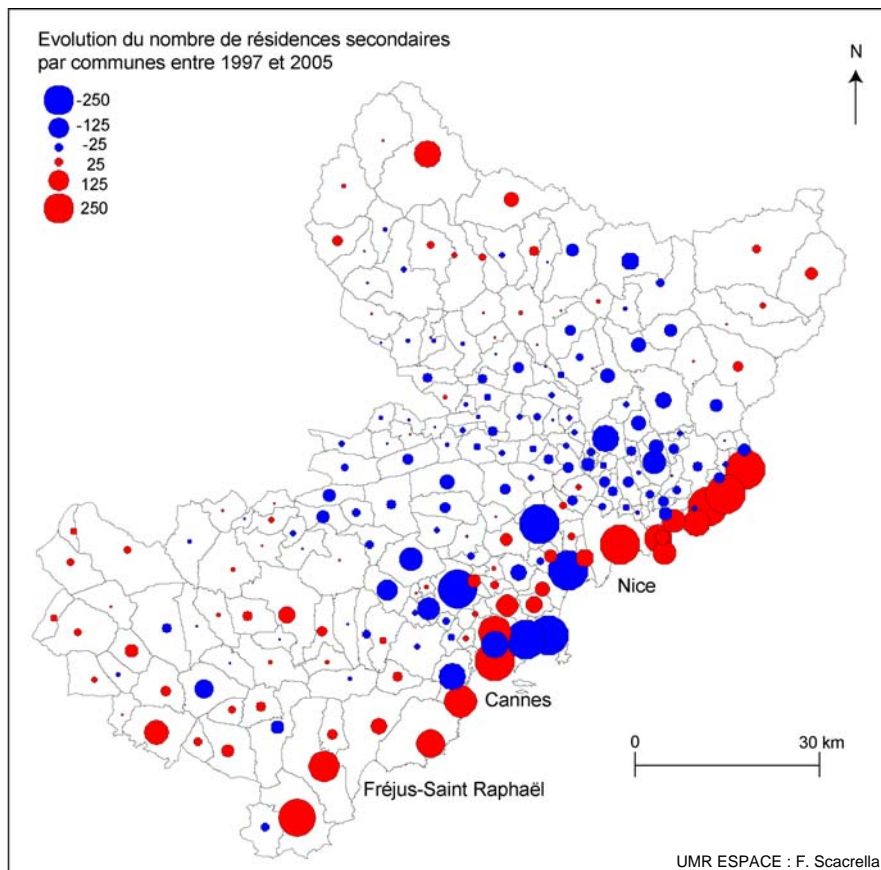


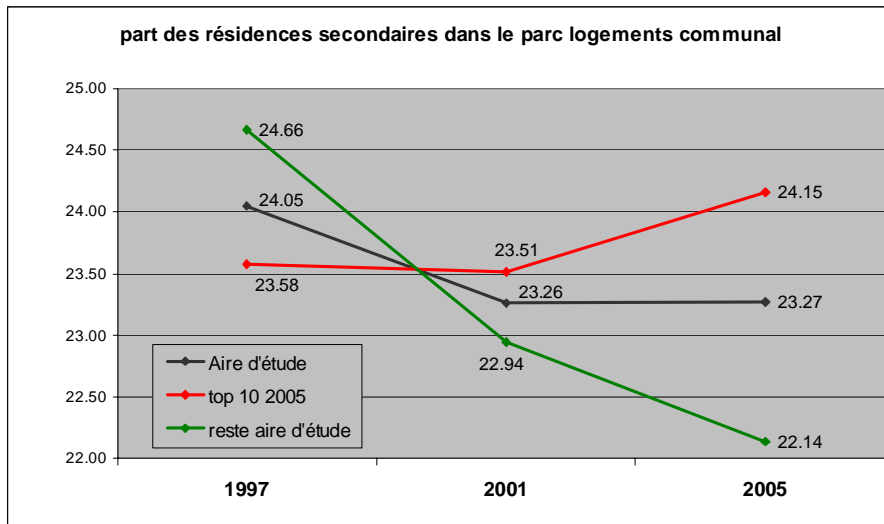
Fig. 20 : L'évolution du parc des résidences secondaires dans les communes de l'aire d'étude entre 1997 et 2005.

2.3.4. Un phénomène de concentration spatiale

Les constatations précédentes ne portent que sur le volume des résidences secondaires, mais pour mieux comprendre la pression exercée par la résidence secondaire au niveau local il faut prendre en compte son poids à l'intérieur du parc-logements.

En terme d'évolution, la part des résidences secondaires dans le total du parc-logements de l'aire d'étude a diminué entre 1997 et 2001, même si cette augmentation reste faible (un peu moins d'un point), avant de stagner jusqu'en 2005. La pression des résidences secondaires sur l'ensemble de l'aire d'étude a donc tendance à très légèrement s'amoinrir.

En revanche, si l'on sélectionne les dix communes qui comptabilisent le plus de résidences secondaires (en volume et pour 2005), indiquées dans la figure 21 comme « top 10 », on constate en effet une stagnation entre 1997 et 2001 suivie par une augmentation (de près d'un point) entre 2001 et 2005, alors que le poids initial (en 1997) de la résidence secondaire est inférieur pour ces dix communes à celui de l'ensemble de l'aire d'étude. Cela confirme l'accentuation de la spécialisation des communes littorales (dont la plupart fait partie du « top 10 ») : les résidences secondaires se concentrent de plus en plus là où elles sont déjà, et notamment dans les communes littorales. Ce sont les autres communes qui sont responsables de la stagnation du poids des résidences secondaires observée sur l'ensemble de l'aire d'étude puisque pour ces communes il y a une baisse de plus de deux points entre 1997 et 2001. Bien entendu, ces évolutions sont relativement faibles car elles sont calculées sur un nombre important de communes, il est donc nécessaire de préciser ces évolutions commune par commune.



Les 10 premières communes en termes de parc de résidences secondaires ("top 10") : Nice, Cannes, Antibes, Fréjus, Saint-Raphaël, Menton, Mandelieu-la-Napoule, Sainte-Maxime, Vallauris, Roquebrune-sur-Argens.

Fig. 21 : Evolution de la part des résidences secondaires dans le parc logements 1997-2001-2005.

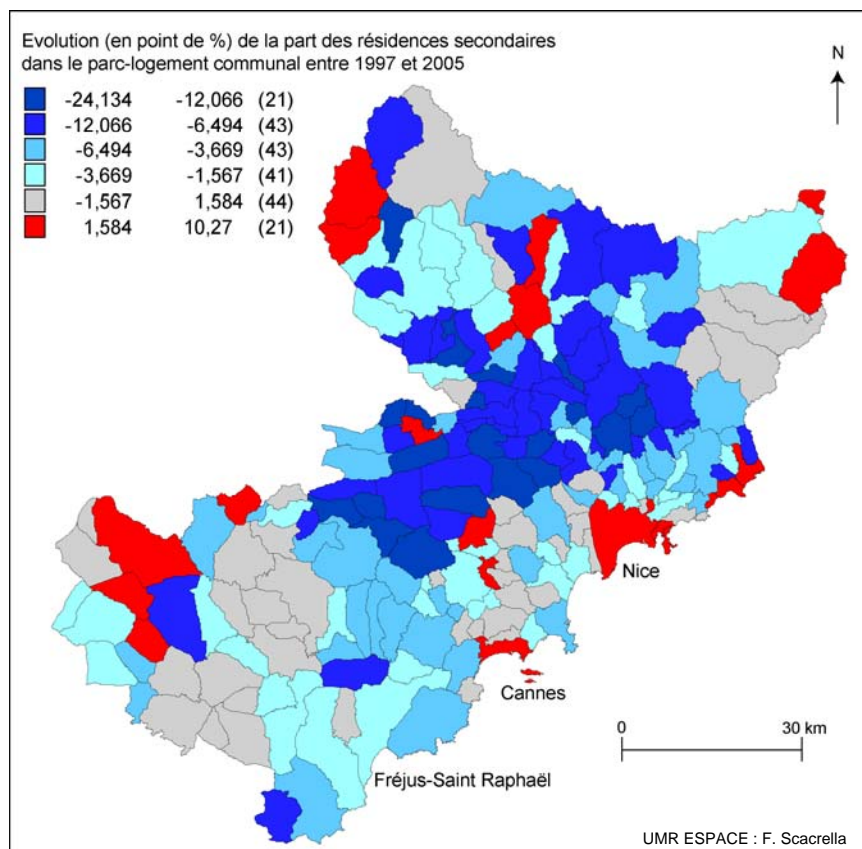


Fig. 22 : Evolution de la part des résidences secondaires dans le parc logements des communes de l'aire d'étude entre 1997 et 2005.

La légende de la carte dans la carte de la figure 22 indique d'abord de grandes disparités de situations d'évolution avec une étendue de plus de 30 points de pourcentage entre la première et la dernière classe. Globalement sur l'ensemble de l'aire d'étude les situations de baisse du poids des résidences secondaires sont plus nombreuses.

La carte permet de localiser encore plus précisément les zones de concentration de la résidence secondaire (car toutes les communes littorales ne connaissent pas une évolution positive) : il s'agit des communes du « top 10 » qui connaissent une évolution positive entre 1997 et 2005 telles que Menton, Roquebrune, Nice, Cannes. Ces communes tendent donc à se spécialiser de plus en plus dans l'accueil de résidents secondaires. Cela n'est pas sans causer quelques problèmes pour l'avenir : si la commune de Cannes a une fonctionnalité touristique particulièrement développée, l'activité niçoise est beaucoup plus mixte fonctionnellement. Or, le fait que la résidence secondaire augmente son poids sur cette commune pourrait remettre en cause cette mixité fonctionnelle qui, par extension, remettrait en cause une relative mixité sociale que l'on peut observer à l'échelle de la commune de Nice. L'augmentation du poids de la résidence secondaire à Nice est en partie liée à l'attractivité du marché niçois : prix de l'immobilier légèrement moins élevés que dans des communes touristiques fortement spécialisées (telles que Cannes ou Menton), diversité du panel de biens proposés, aménités positives d'une grande ville (on peut notamment citer le tramway qui pourrait changer profondément l'image de la ville et par conséquent son attractivité). L'augmentation de la part de la résidence secondaire à Nice doit être appréciée surtout en vue de sa capacité à perdurer (voir à se renforcer) dans le temps : la part des résidences secondaires dans le parc de logements niçois passe de 9,2% en 1997 à 10,9% en 2005, mais elle reste bien en dessous des valeurs enregistrées à Cannes (33,4%), Menton (31,6%) ou même Antibes (29,0%).

La carte dans la figure 22 permet enfin de voir les espaces où le poids de la résidence secondaire a reculé face à la pression exercée par les résidences principales. Le phénomène de la périurbanisation apparaît ici en filigrane et emprunte des directions privilégiées qui sont celles des grandes vallées, à l'intérieur d'une limite de temps d'accès routier de 50 minutes aux pôles du littoral. De plus, on peut voir un certain gradient du recul de la résidence secondaire notamment au centre de l'aire d'étude, globalement autour du premier pôle d'emploi qui est Nice : une première couronne périurbaine où dans l'ensemble la résidence secondaire recule moins vite que dans une deuxième couronne plus éloignée qui est le second front de périurbanisation.

Cette carte permet de faire apparaître une certaine sectorisation de l'espace dont la spécialisation, résidence secondaire ou résidence principale, est différente. Le territoire devient donc de plus en plus fragmenté.

2.3.5. Indications pour la construction d'un scénario tendanciel de développement de la résidence secondaire à 10-20 ans

Il serait erroné de prospecter une augmentation ou une diminution généralisée à 10-20 ans du parc des résidences secondaires sur l'ensemble de l'aire d'étude tant les situations sont diversifiées. Globalement, le poids de la résidence secondaire pourrait se stabiliser sur l'ensemble de l'aire d'étude en raison de deux processus concomitants : l'avancée du front de la périurbanisation résidentielle (avec diminution de la part des résidences secondaires dans le moyen pays) et la spécialisation dans l'accueil de résidents occasionnels d'un certain nombre de sous-espaces (les villes littorales des Alpes-Maritimes, les communes du haut pays possédant des stations de sport d'hiver). La poursuite de la spécialisation fonctionnelle en terme d'accueil des résidents occasionnels dans les villes littorales des Alpes-Maritimes, alimentera durablement un fort différentiel de prix de l'immobilier entre ces localités convoitées et le reste des communes de l'aire d'étude, produisant des phénomènes exacerbés de ségrégation socio-spatiale. En même temps, mis à part dans les communes littorales touristiques, le marché de la résidence secondaire se sature dans les Alpes-Maritimes plus

rapidement que dans l'Est-Var. Ce deuxième sous-ensemble constitue donc un potentiel important de diffusion de la résidence secondaire, et peut être une chance de rééquilibrer l'offre de résidences secondaires, le danger n'étant pas la présence de touristes mais la forte concentration d'une économie d'accueil au détriment des autres activités.

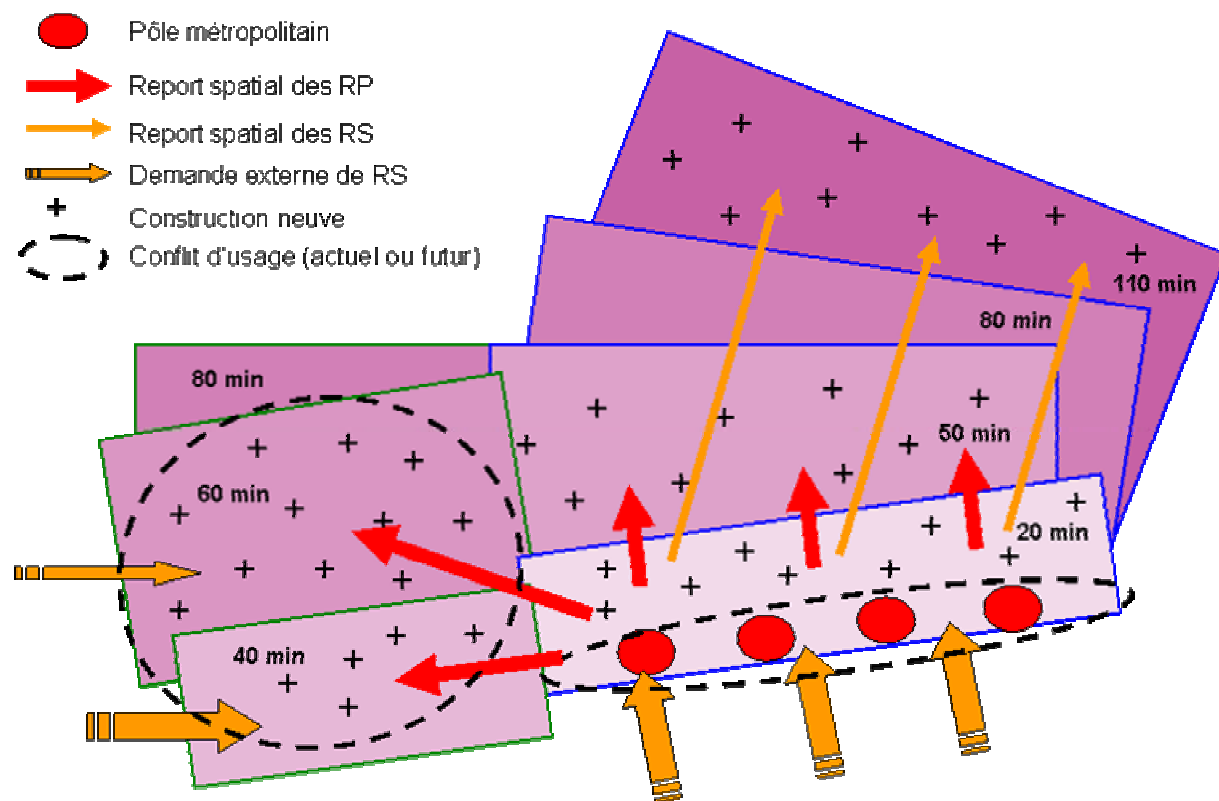
Reste à souligner le cas très particulier de la ville de Nice. Il s'agit de la ville qui possède le parc de résidences secondaires le plus important, mais pour laquelle la part des résidences secondaires reste relativement faible (10% contre 11% en moyenne nationale, 17% en région PACA et 23% dans l'aire d'étude). Actuellement, les résidences secondaires se concentrent dans quelques quartiers de la ville de Nice (l'hyper-centre, le bord de mer, les collines de Cimiez et des Baumettes, le Mont Boron). Si la tendance actuelle à l'augmentation de la part des résidences secondaires se poursuit et s'accélère (par exemple, par une dilatation de l'espace de la résidence secondaire à l'intérieur de la ville grâce à l'accessibilité et aux nouvelles centralités produites par le tramway), l'expulsion de résidences principales de la ville de Nice pourrait concerner plusieurs milliers de ménages. Il en résulterait une nouvelle poussée à la périurbanisation métropolitaine vers le moyen pays. En dépit de ça, la ville de Nice garderait encore d'amples marges d'augmentation de la résidentialité secondaire, avant d'atteindre les niveaux des autres villes touristiques du littoral maralpin.

3. Conclusions

3.1. Une vision d'ensemble

Les analyses conduites dans les sections 2.1, 2.2 et 2.3 ont permis d'appréhender un certain nombre de spécificités de l'évolution de l'habitat dans les Alpes-Maritimes et dans l'Est-Var. Reste à produire une synthèse de ces analyses, capable de servir de support à une réflexion prospective pour l'aire d'étude. Cette synthèse a été produite dans la forme d'un croquis schématique (figure 23), décrivant les logiques spatio-temporelles des évolutions tendanciennes de l'habitat dans l'aire d'étude.

La lecture de schéma commence par l'espace littoral des Alpes-Maritimes, avec ses quatre pôles métropolitains de premier niveau (Nice, Monaco, Antibes et Cannes). Cet espace littoral se présente déjà à l'heure actuelle comme un espace de conflit d'usage entre la résidence principale des azuréens, les activités économiques et les résidences secondaires allogènes. Le renchérissement du foncier et de l'immobilier, couplé au plus fort pouvoir d'achat des allogènes (provenant des grandes métropoles françaises et européennes) et à une offre immobilière de plus en plus tournée vers ce type de demande, se soldent par un remplacement net de résidences principales par des résidences secondaires allogènes.



UMR ESPACE : G. Fusco

Fig. 23 : Schéma général des évolutions tendanciennes de l'habitat dans l'aire d'étude.

Les résidences principales se reportent ainsi vers le proche moyen-pays maralpin (à moins de 20 minutes des pôles métropolitains), mais de plus en plus vers un vaste espace de périurbanisation métropolitaine : jusqu'à 50 minutes des pôles métropolitains dans les Alpes-Maritimes, voir davantage dans l'Est-Var. Dans les Alpes-Maritimes, ces espaces enregistrent à la fois une accélération de la nouvelle construction de résidences principales et un remplacement de résidences secondaires par des résidences principales. Dans l'Est-Var la nouvelle construction de résidences principales va de pair avec une forte augmentation du parc des résidences secondaires, due essentiellement à une demande exogène. Le potentiel d'urbanisation de l'Est-Var semble pouvoir accommoder à court terme l'ensemble de ces demandes. Reste à savoir si l'on n'observera pas à terme, au moins dans les espaces plus convoités, des conflits d'usage entre résidences principales et résidences secondaires allogènes, comme déjà sur le littoral maralpin.

Les enjeux relatifs à ce vaste espace de la périurbanisation métropolitaine sont :

- le gaspillage de réserves foncières (mitage de l'espace par une nouvelle construction qui prend de plus en plus la forme de l'individuel pur) ;
- la dépendance automobile (les espaces possédant un fort potentiel de nouvelle urbanisation ne sont que marginalement desservis par les réseaux ferrés) et l'allongement des navettes (le délestage de la nouvelle urbanisation dans l'Est-Var allonge considérablement les distances kilométriques aux grandes concentrations d'emplois et d'équipements métropolitains, même si il s'effectue dans des limites de distance-temps perçues comme étant supportables par les ménages) ;
- le manque d'urbanité des nouveaux espaces urbains, dans lesquels la nouvelle urbanisation résidentielle se développe sans un projet global de production de tissu urbain et d'équipements métropolitains.

Plus loin dans l'espace-temps, dans le haut-pays des Alpes-Maritimes, se développe un nouvel espace de colonisation métropolitaine. La demande de loisirs de la part des habitants de la métropole, entraîne un développement des activités touristiques de la haute-montagne. La construction de la résidence secondaire s'y développe à côté de celle de la résidence principale pour les actifs de cette nouvelle économie des loisirs. Avec une forte composante de logements collectifs, les formes urbaines semblent pour l'instant compatibles avec le potentiel d'urbanisation (relativement réduit) de ces espaces. Les principaux défis pour ces zones seront la sauvegarde paysagère et environnementale ainsi que celle des activités agro-pastorales et artisanales qui ne rentrent pas forcément dans les schémas actuels de développement des loisirs métropolitains.

Il existe également un espace interstitiel, trop loin des pôles métropolitains pour intéresser la périurbanisation métropolitaine, et pas suffisamment attractif pour le développement du tourisme intra-métropolitain. Dans l'Est-Var, l'essentiel de cet espace est gravé de servitudes militaires (camps de Canjuers). Dans les Alpes-Maritimes, nous observons en revanche l'émergence d'un véritable espace « laissé pour compte » par le processus de métropolisation.

Spécialisation d'un nombre limité de communes littorales dans l'accueil de résidents occasionnels allogènes, émergence d'un espace résidentiel pour locaux dans le moyen pays maralpin et ouvert au non-résidents dans l'Est-Var, spécialisation de certaines communes du haut-pays dans l'économie des loisirs métropolitains, mise à l'écart d'espaces interstitiels du haut-pays : d'importants enjeux territoriaux se dessinent liés à la segmentation de l'espace. Quelle cohésion territoriale pour le nouvel espace métropolitain ? Quelle équité pour la fiscalité locale, étant données les fortes différences de rentrées fiscales et de dépenses en services et équipements entre les résidences secondaires et les résidences principales ?

Les enjeux esquissés interrogent l'aménageur sur la souhaitabilité d'un scénario tendanciel poursuivant les logiques spatiales observées au cours des 15-20 dernières années.

3.2. Les scénarios tendanciels en matière de population et d'habitat

Le scénario tendanciel en termes d'habitat doit être ultérieurement croisées avec une analyse prospective des autres questions clés du développement territorial des Alpes-Maritimes (l'économie de l'accueil et des hautes technologies, le développement des infrastructures de transport et des équipements métropolitains, les dynamiques socio-démographiques, les questions de sauvegarde environnementale et de développement durable, etc.). Dans cette section, nous souhaitons a minima comparer les réflexions prospectives en matière d'habitat avec les scénarios démographiques produits par l'INSEE (2008).

Après avoir connue une importante augmentation démographique (due essentiellement au solde migratoire positif) entre 1999 et 2006, l'aire d'étude devrait ultérieurement augmenter sa population résidente à horizon 2030. Selon le scénario central de l'INSEE (la composante de l'Est-Var y est estimée au prorata de la population varoise), l'espace métropolitain azuréen (Monaco et extrême ponant ligure exclue) devrait atteindre dépasser le million et demi d'habitants en 2030. Plus précisément, l'augmentation de population par rapport à 2006 serait de presque 240 mille habitants : 177 mille dans les Alpes-Maritimes et 61 mille dans l'Est-Var.

Ce scénario central de croissance de la population résidente semble compatible avec l'offre potentielle de logements sur l'ensemble de l'aire d'étude (section 2.2), même après déduction de la composante de nouvelle urbanisation résidentielle dévolue à la résidence secondaire, endogène ou exogène (section 2.3). En revanche, le rapport entre urbanisation potentielle et demande de logements semble moins favorable aux nouveaux résidents dans les Alpes-Maritimes par rapport à l'Est-Var. Face à une nouvelle population trois fois plus importante (177 mille contre 61 mille), les Alpes-Maritimes montrent un potentiel de logements à peine 54% supérieure à celle de l'Est-Var (tableau 2, section 2.2). De surcroît le potentiel de développement de logements individuels, les plus convoités par la résidence principale, est comparable entre l'Est-Var et les Alpes-Maritimes. La différente pression sur le marché de l'immobilier devrait re-orienter encore plus la nouvelle urbanisation résidentielle vers l'Est-Var (déjà entre 1999 et 2007 la nouvelle construction dans l'Est-Var a atteint presque la moitié de la nouvelle construction dans les Alpes-Maritimes, cfr. tableau 3, section 2.2).

En conclusion, l'espace métropolitain azuréen a encore le potentiel pour accueillir les 240 mille nouveaux résidents prévus par l'INSEE à horizon 2030. En revanche, les dynamiques tendanciennes en matière d'habitat, devrait modifier la répartition entre les Alpes-Maritimes et l'Est-Var. Les deux sous-espaces pourrait même arriver à accueillir des populations équivalentes, et cela sans compter sur une possible expansion de l'aire d'attraction azurée dans le département du Var, qui pourrait passer par l'émergence d'un pôle métropolitain de premier niveau dans l'Est-Var. L'attractivité de la métropole azurée ne peut plus être soutenue sans l'espace de délestage de l'Est-Var.

population résidente (milliers d'habitants)

	RGP INSEE		Scénario central INSEE	
	1999	2006	2030 variation 06-30	
Alpes-Maritimes	1012	1069	1246	177
Var	898	976	1235	259
Est-Var*	213	232	293	61
* valeurs 2006 et 2030 estimées au pro-rata du département				
Aire d'étude	1225	1301	1539	238

Tableau 5 – L'évolution de la population dans l'aire d'étude.

Références

DECOUPIGNY F., VOIRON-CANICIO Ch., FUSCO G., SEVENET M. (2007), *Analyse de la pression urbaine exercée sur les Alpes-Maritimes*, rapport d'étude pour le PREDAT 06, UMR ESPACE, Université de Nice-Sophia Antipolis, 39 p.

DECOUPIGNY F., FUSCO G. (2007), Interactions entre mobilités potentielles et processus de métropolisation en Région Provence Alpes Côte d'Azur, XLIII^e colloque de l'ASRDLF, Grenoble 11- 13 septembre 2007, 17 p.

DECOUPIGNY F. (2006), Métropolisation des espaces naturels : application à la région Provence Alpes Côte d'Azur, in *Entre réseaux et systèmes : les nouveaux espaces régionaux, sous la dir. Juan-Luis Klein et Carole Tardif*, édition GRIDEQ, CRDT, CRISES.

DECOUPIGNY F. (2005), *Impacts potentiels de la métropolisation des espaces naturels sur un réseau de villes*, XLI^e colloque de l'ASRDLF, Dijon 5-7 septembre 2005, <http://ungaro.u-bourgogne.fr>, 21 p.

DRE PACA, 1999, *Carte d'occupation du sol de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Marseille, Direction Régionale de l'Équipement, CD-ROM.

FUSCO G. (2005), *Dynamiques territoriales et métropolisation sur le littoral de Provence-Alpes-Côte d'Azur*, XLI^e colloque de l'ASRDLF, Dijon 5-7 septembre 2005, <http://ungaro.u-bourgogne.fr>, 32 p.

INSEE (2008), *Population et attractivité des Alpes-Maritimes*, présentation à la réunion du groupe de prospective, Nice, 8 janvier 2008, 27 p.

RCT-IFACES (2007), *Réalisation d'une prospective territoriale*, Documentation complémentaire de la deuxième réunion du groupe de prospective, Nice, 9 novembre 2007, 77 p.

VOIRON-CANICIO Ch., CHÉRY J-P. (2005), « Espace géographique, spatialisation et modélisation en Dynamique des Systèmes », *Actes du 6^{ème} Congrès Européen de Science des Systèmes*, Paris 19-22 septembre 2005.

VOIRON-CANICIO Ch. (2005), « Le développement rural du proche arrière-pays de la Côte d'Azur : une marge de manoeuvre étroite », In *Scenari Strategici Di Sviluppo Rurale*, Genova.