

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES  
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) – Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)*

**Commune de St Étienne de Tinée  
Enquête publique sur le projet de PLU**

**OBSERVATIONS DU GIR MARALPIN  
Sur le projet de Plan local d'urbanisme (PLU)  
de la Commune de St. Étienne de Tinée - Auron  
*sous sa version arrêtée le 29 juin 2006 par le Conseil municipal***

La soumission à enquête publique du projet de Plan local d'urbanisme de la commune de St Étienne de Tinée - Auron offre une intéressante opportunité d'examiner avec attention l'aménagement de la montagne dans les Alpes-Maritimes et, tout particulièrement, celui de ses stations d'altitude qui s'y sont créées avec l'essor des sports d'hiver et dont le devenir à long terme, sinon la survie, pourraient être menacés par l'évolution climatique annoncée.

En dehors de toute réflexion prospective à laquelle les décideurs du Département des Alpes-Maritimes devront se livrer, réflexion qui ne peut être sans incidence sur les orientations à donner à l'aménagement de la montagne et aux stations excessivement dévolues à l'exploitation de ce qui, d'antan, fut qualifié d'*or blanc*, le GIR Maralpin souhaite, en premier lieu, appeler l'attention des aménageurs sur les évolutions récentes en matière de gestion de l'espace montagnard et d'urbanisme en montagne et sur les principes à respecter en la matière.

Il formule en second lieu quelques recommandations et propositions relatives au projet stricto sensu.

## **1. Rappel des principes régissant l'aménagement de la montagne**

Pour ce qui est de l'évolution des réflexions sur l'aménagement de la montagne, on se doit de se référer aux récentes 3<sup>èmes</sup> Rencontres régionales de la montagne "*Ensemble, construisons l'avenir des Alpes*" tenues à Marseille en avril 2006, et, plus particulièrement, au tout récent colloque organisé à Montgenèvre le 19 janvier 2007 sous l'égide de la Société française des urbanistes "*100 ans d'urbanisme en montagne - Entre aménagement et protection pour un développement durable*" [SFU (2007)].

### **L'opposabilité juridique de la notion de capacité d'accueil**

De l'ensemble des communications à ce dernier colloque on retiendra plus particulièrement l'analyse des lois de 1985 relatives aux zones de montagne et de 2005 relatives au développement des territoires ruraux [BERTHELOT (2007)], mais surtout l'application du principe du développement durable en matière d'urbanisme que MAUDUIT (2007) dégage du Droit de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme, portant sur "la gestion économe de l'espace répondant à un double impératif, celui de la préservation des milieux et celui de la préservation d'une capacité, c'est-à-dire d'une quantité d'espaces disponibles pour la satisfaction des besoins des générations futures".

En découle selon l'auteur une extension à l'espace montagnard du contenu de la notion de "capacité d'accueil" et "l'imbrication étroite des trois notions de développement durable, de gestion économe de la ressource foncière et de la capacité d'accueil", "avec une prise en compte du coût environnemental qui s'impose aux acteurs de la planification en montagne".

La valeur juridique et l'opposabilité de ces notions est à prendre en compte dans le PLU de St. Étienne - Auron comme l'est celle de la *Convention alpine*.

### **L'opposabilité juridique de la Convention alpine en matière d'aménagement et d'urbanisme**

La Convention alpine, constituée de convention cadre et des différents protocoles d'application dont certains sont d'ores et déjà en vigueur, est un traité international liant tous les pays alpins (y compris la Principauté de Monaco)

Cette Convention alpine avec ses protocoles, lesquels ont fait l'objet de décrets d'application dont les plus récents (et notamment le protocole Transport) ont été publiés au Journal Officiel [cf. CA/JO] en février 2006, ont donc dorénavant *force de loi*.

## **2. Quelques unes des recommandations de la Convention alpine en matière d'urbanisme**

### **Des prescriptions d'aménagement cohérentes et strictes**

L'aménagement du territoire alpin est traité dans la plus grande cohérence en prenant soin de ne jamais dissocier contraintes environnementales et socioéconomiques avec, pour ces dernières, la gestion de l'espace, des transports et déplacements et l'urbanisme, et, sur ce dernier volet, une attention particulière au réaménagement de l'existant et à l'impact du tourisme

Les questions d'urbanisme, qui ne font pas l'objet d'un protocole spécifique, s'inscrivent "en creux" dans la Convention ; il en va de même pour d'autres points devant retenir l'attention dans le cadre du PLU [MOLINARI (2007)].

### **Des programmes d'aménagement intégrés**

L'économie d'espace y prévaut et apparaît en leitmotiv avec les mesures de :

"prise en compte de l'offre réduite en surface dans l'espace alpin... dans les études d'impact sur l'environnement et l'espace de grands projets" ["Sols", Art. 7, 3]

"délimitation adéquate et économe des territoires à urbaniser, y compris (celles) visant à assurer que les surfaces ainsi délimitées seront effectivement construites ["Territoire", Art. 9, 3 (a)] et

"orientation et concentration de l'urbanisation sur les axes desservis par les infrastructures de transports et/ou en continuité avec les constructions existantes" [ibidem (e)].

Elle est assortie de mesures exigeantes relativement aux déplacements et visant à ["Territoire", Art. 9, 5 (a) à (e)] :

b) "encourager l'utilisation de moyens de transport compatibles avec l'environnement,"

d) "modérer le trafic, y compris, le cas échéant, la limitation du trafic motorisé,"

e) "améliorer l'offre de transports publics pour la population locale et les hôtes."

Des recommandations de même sens, mais moins détaillées, figurent également dans différents articles du Protocole "*Transports*" davantage axé sur la problématique "transit".

### **Un urbanisme maîtrisable**

L'utilisation économe et précautionneuse de l'espace est évoquée à propos des sols en veillant à l'utilisation de modes de construction économisant les surfaces et ménageant les sols. S'agissant de l'urbanisation, (on accordera) la préférence (aux) zones intérieures tout en limitant l'expansion des agglomérations" ["Sols", Art. 7, 2].

Outre diverses autres recommandations en matière d'urbanisme, et relatifs notamment au patrimoine bâti, aux espaces verts et de loisirs, aux risques ["Territoire", Art. 9], on relèvera :

"limitation des résidences secondaires" [ibidem (e)],

"la réalisation compatible avec l'environnement et le paysage des constructions et des installations nécessaires au développement" ["Territoire", Art. 3, (g)]

Ces dernières considérations sont d'ailleurs reprises de manière plus détaillée et approfondie dans la rubrique qui suit.

### **Un tourisme étroitement encadré par les contraintes de déplacement et d'urbanisme**

Se fondant sur le fait que "patrimoine naturel et culturel ainsi que les paysages sont des bases essentielles du tourisme dans les Alpes" [alin. 10, p. 3], le Protocole "*Tourisme*" se décline en une série d'articles ressortissant notamment aux objectifs et mesures suivants.

*Maîtrise de l'offre touristique* fondée sur le respect de l'environnement et une comparaison coûts/avantages des développements envisagés [Art. 5, 2 (a) à (c)].

*Recherche de la qualité*, notamment en matière d'urbanisme et d'architecture (constructions neuves et réhabilitation des villages) [Art. 7, 2 (b)]

*Politique de l'hébergement*, "prenant en compte la rareté de l'espace disponible, en privilégiant l'hébergement commercial, la réhabilitation et l'utilisation du bâti existant, et en modernisant et améliorant la qualité des hébergements existants" [Art. 11]

*Transports et déplacements*

"favoriser les mesures visant à réduire le trafic motorisé à l'intérieur des stations touristiques" [Art. 13, 1]

"encourager les initiatives tendant à améliorer l'accès aux sites et centres touristiques au moyen de transports collectifs et à encourager l'utilisation de ces transports" [Art. 13, 2]

Pour sa part, le Protocole "*Transports*" consacre également un entier article aux "Installations (de transport) pour le tourisme" par lequel les Parties contractantes :

"soutiennent la création et le maintien de zones à faible circulation et de zones exemptes de circulation, l'exclusion des voitures dans certains lieux touristiques ainsi que des mesures favorisant le transport des touristes sans voitures" [art. 13, 2].

### **3. Observations sur le projet de PLU en découlant**

#### **Plateau d'Auron**

La commune hérite sur le plateau d'Auron d'une urbanisation qui s'est développée sur trois quarts de siècle au fil d'initiatives lesquelles, hormis la phase initiale, assez remarquable par sa cohérence, ont conféré à la station un caractère disparate, dépourvu d'unité, et dont les réalisations architecturales sont irrespectueuses du patrimoine culturel et environnemental.

La prégnance du "tout automobile", qui n'a pas sévi que sur le littoral, a même conduit à acheminer le flot des véhicules au plus près des pistes en transformant le large et accueillant plateau de Chastellarès (Nabines) en vaste parc de stationnement.

L'urbanisation s'est développée de manière désordonnée en engendrant, par son étalement et sa dispersion, de nombreux déplacements motorisés internes à la station (entre centre commercial et habitations et entre habitations et accès aux pistes, notamment).

Un nouveau plan d'urbanisme devrait prioritairement remédier à cette dispersion en

- portant un coup d'arrêt à l'extension spatiale
- densifiant le cœur de la station
- planifiant un repli du parc de stationnement de Chastellarès
- imposant des normes architecturales prenant en compte les recommandations formulées en références [Archi (1978) & Archi (1982)]

Il devrait satisfaire également à d'autres directives de la Convention alpine, celles de

- limiter les résidences secondaires
- privilégier l'hébergement commercial
- favoriser les déplacements non motorisés

A cette dernière fin, la réalisation de cheminements exclusivement piétonniers, ou mieux de type voie verte accessibles aux voitures d'enfants, cyclistes non expérimentés, véhicules de handicapés, à implanter hors voirie [et notamment sur un tracé à profil doux le long d'un parcours à définir entre la Place centrale (et la Chapelle St Érige) et le Parcours de santé du Collet d'Auron], répondrait à des besoins incontestables et conférerait à Auron une image plus compatible avec une station de séjour s'ouvrant à tous les loisirs.

#### **Le bourg de St Étienne**

Le village doit faire l'objet de la plus grande attention dans la mesure où il constitue l'agglomération majeure, non seulement de la Tinée mais du Haut Pays. Sa valorisation, tant patrimoniale qu'économique et touristique, reste à conforter.

Depuis la construction du téléporté de la Pinatelle, le bourg de St Étienne bénéficie de l'extrême avantage d'être presque directement relié à la station d'Auron.

Cependant, jusqu'à ce jour, le meilleur parti possible n'a pas été tiré de ce lourd investissement que d'autres sites de montagne pourraient envier et dont les services pourraient plus pleinement satisfaire aux recommandations de la Convention Alpine.

Une réflexion devrait être menée sur la valorisation de ce mode de liaison et la pérennisation de son fonctionnement en toutes saisons.

Parallèlement et complémentaiement, la liaison par navette routière épisodiquement en service et qui répond au même titre aux recommandations de la Convention alpine, devrait faire l'objet d'une prise en compte au niveau du PLU.

Une réflexion devrait également être menée sur les complémentarités à renforcer ou établir entre St Étienne et Auron en matière :

- d'équipements hôteliers, actuellement aussi insuffisants tant en importance qu'en qualité,
- de commerces,
- de services

de telles mesures et dispositions pourraient s'afficher dans un PLU qui pourrait ainsi servir de modèle pilote à d'autres communes de montagne ayant à assumer des tâches et des missions de la même complexité et de la même importance.

---

### **Sources et références**

ARCH (1978)

La Tinée - Construire dans le Haut -Pays sans compromettre l'architecture traditionnelle  
Direction départementale de l'agriculture des Alpes-Maritimes (avec le concours du Conseil général des Alpes-Maritimes)  
Juillet 1978 - 40 pages

ARCH (1982)

L'architecture rurale française - Comté de Nice  
Corpus des genres, des types et des variantes.  
Musée national des arts et traditions populaires (avec le concours de l'Établissement public régional Provence-Alpes-Côte d'Azur)  
Berget Levrault, Paris, novembre 1982, ISBN 2-7013-0478-4, 260 pages

BERTHELOT Denis [SFU (2007)]

Dispositions particulières aux zones de montagne  
Contribution de Denis Berthelot, Maître de conférences à l'Institut d'aménagement régional d'Aix en Provence

MAUDUIT Jean-Luc [SFU (2007)]

La gestion économe de la ressource foncière en montagne  
Contribution de Jean-Luc Mauduit, avocat, spécialiste de Droit Public, Droit Immobilier et Droit de l'Environnement

MOLINARI Jacques [SFU (2007)]

Transports, déplacements et territoire alpins - les engagements internationaux de la France lui permettront-ils longtemps encore de traiter de transports et des déplacements alpins hors du champ de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ?  
Communication de Jacques Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

CONVENTION ALPINE

Décrets d'application - Publications au Journal Officiel de la République française

*Agriculture de montagne*

*Règlement des différents*

décrets 2003-471 & 472 ; J.O. du 3 juin 2003, pp. 9435 & 9439

*Protection de la nature et entretien des paysages*

*Aménagement du territoire et développement durable*

*Forêts de montagne*

décrets 2006-114, 115 & 116 ; J.O. du 7 février 2006 ; pp. 1955, 1960 & 1963

*Tourisme et loisirs*

*Énergie*

*Protection des sols*

*Transports*

décrets 2006-123, 124, 125 & 126 du 31 janvier 2006 ; J.O. du 8 février 2006, pp  
2017, 2021, 2024 & 2028

*Menton, le 25 janvier 2007*

*Pour le GIR Maralpin*

*Jacques Molinari*

*Son Secrétaire scientifique*

---