

scot'ouest
ALPES - M A R I T I M E S



PATRIMOINE



ENVIRONNEMENT



ÉCONOMIE



TRANSPORT



HABITAT

RAPPORT DE PRESENTATION

1

DIAGNOSTIC
TERRITORIAL

SOMMAIRE

Partie 1 : Préambule	5
I. Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale	7
II. Articulation du SCoT avec les autres Plans et Programmes	10
III. Le SCoT'Ouest	23
Partie 2 : Diagnostic Territorial.....	29
I. Habitat et vie sociale	31
II. Consommation foncière.....	71
III. Les équipements	78
IV. Transport et déplacements	85
V. Contexte du développement économique	103

Partie 1 : PRÉAMBULE

I. QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

1. LE SCoT, UN DOCUMENT ORGANISATEUR DU DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique qui permet de mettre en cohérence, dans une perspective de développement durable, les politiques sectorielles d'un bassin de vie en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, de développement économique, d'équipements commerciaux et de préservation de l'environnement à l'horizon 15-20 ans.

Créé en 2000 par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain), le SCoT réunit plusieurs communes ou intercommunalités dans un projet commun. Comme les autres documents d'urbanisme, le SCoT s'inscrit dans les principes définis par les articles L101-1 et L101-2 du code de l'urbanisme.

Article L.101-1

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de

déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.

Article L101-2

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;

b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des

performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques;

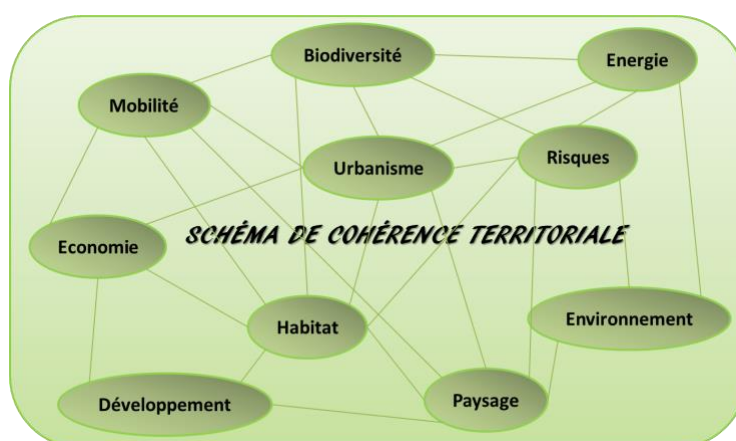
7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. »

2. LE SCOT, UN DOCUMENT CONCRET ET INTÉGRATEUR

Afin de faciliter la mise en application des projets institués par les schémas de cohérence territoriale, la loi ALUR de 2010 (pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) fait du SCoT un document intégrateur : le SCoT intègre les documents de planification qui lui sont supérieurs (SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET) et se positionne comme référence juridique unique pour les PLU et PLUi des collectivités qui le composent.

L'élaboration puis la mise en œuvre d'un SCoT ont des effets concrets en termes d'aménagement et d'urbanisme puisque que le SCoT revêt un caractère opposable défini par les dispositions suivantes :

- article L.122-1 dernier alinéa du Code de l'Urbanisme, précisées par les articles R.122-1, R.143-1 et R.122-5 du même code ;
- articles L.752-1, L.752-2, L.752-15 du Code de Commerce et article 36-1 de la Loi n°73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.



Doivent être compatibles avec les SCoT :

- › **Les documents de planification sectorielle** : Programme Local de l'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU), Schéma de développement commercial (SDEC) ;
- › **Les documents d'urbanisme** : les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) remplaçant les POS, les cartes communales et plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), qui édictent les règles de constructibilité que doivent directement respecter les autorisations d'urbanisme (permis de construire ou d'aménager, déclaration préalable, permis de démolir...) ;
- › **Les opérations foncières et d'aménagement** :
 - les zones d'aménagement différé ;
 - les zones d'aménagement concerté ;
 - les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisation ;
 - la constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de cinq hectares d'un seul tenant ;
- › **La délimitation des périmètres d'intervention** concernant la protection et la mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, prévus dans l'article L. 143-1 du Code de l'Urbanisme ;
- › **Les autorisations d'urbanisme commercial** prévues par les articles L. 752-1, L. 752-2 et L. 752-15 du code du commerce et l'article 36-1 de la loi n°73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientations du commerce et de l'artisanat ;
- › **Les Déclarations d'Utilité Publique ou les Déclarations de projet**, sous réserve de l'adaptation du SCoT, au titre de l'article L122-15 du Code de l'Urbanisme.

A l'inverse, le SCoT est un document qui doit également prendre en compte et respecter les orientations et objectifs de toute une série de documents dits « supérieurs », détaillée dans la partie Plans et Programmes ci-après.

3. CONTENU D'UN SCoT

Un Schéma de Cohérence Territoriale est composé :

- › D'un **rapport de présentation composé** : d'un diagnostic territorial qui présente les besoins de développement, d'un état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution, d'une évaluation environnementale, d'un résumé non technique de l'évaluation environnementale, d'une description de l'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanismes et les plans ou programmes, ainsi qu'une explication des choix ;
- › D'un **Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD)** qui présente le projet partagé par les collectivités pour l'aménagement et la protection de l'environnement de leur territoire. Il s'agit d'un document de présentation « politique » qui exprime les objectifs stratégiques de développement retenus ;

- › **D'un document d'orientations générales** qui précise les orientations d'aménagement permettant de mettre en œuvre le projet défini dans le PADD. Ces orientations concernent les grands équilibres entre urbanisation et espaces naturels et agricoles, l'habitat, les implantations commerciales, les déplacements, le développement économique et l'environnement ...

Le Document d'Orientations Générales, document prescriptif est le seul qui ait un caractère normatif.

II. ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

Le code de l'urbanisme introduit une hiérarchie entre les différents documents d'urbanisme, plans et programmes, et un rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.

1. LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES-MARITIMES

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée le 02 décembre 2003 par décret. Elle est la seule DTA qui précise les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne, adaptées aux particularités géographiques locales. Elle définit un ensemble d'objectifs et d'orientations visant à préserver les espaces agricoles et naturels, à organiser le fonctionnement du territoire et à améliorer son rayonnement.

L'ensemble des objectifs de la DTA concoure à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne, qu'il s'agisse de la mise en valeur de ses sites, de la maîtrise de son développement et l'amélioration de son fonctionnement interne, ou des priorités données en matière de transports et d'habitat.

Les relations avec l'environnement national et international, l'approche intermodale privilégiant les transports collectifs, et le devenir des pôles d'excellence économiques seront particulièrement abordées.

Trois objectifs majeurs sont déclinés dans ce document :

- › le renforcement du positionnement des Alpes-Maritimes par l'amélioration de la qualité des relations en matière de transport et par la consolidation de pôles d'excellence, tels que le tourisme, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;
- › la préservation et la valorisation de l'environnement comme élément majeur de l'attractivité et du rayonnement du département ;
- › la maîtrise du développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire aux besoins présents et futurs des populations, de prévenir et de remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

La DTA précise également les modalités d'application de la loi Montagne concernant l'urbanisation nouvelle. L'urbanisation nouvelle doit se réaliser en continuité des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants. La continuité implique la proximité visuelle mais non la contiguïté des

espaces bâtis. L'urbanisation en continuité peut intégrer des espaces non bâtis de faibles dimensions à l'échelle de l'unité urbaine : vallons, bosquets....

L'extension en continuité des villages traditionnels caractéristiques est admise à condition que leur forme architecturale et urbaine soit sauvegardée, qu'elle s'établisse dans les espaces peu perçus des axes de vue principaux ou bien en respectant la continuité avec la morphologie et l'architecture du bâti ancien et enfin, que les prés, socles verts, jardins familiaux qui délimitent les fronts urbains et leurs abords soient protégés.

Le village est identifié comme un élément du patrimoine traditionnel. Sa morphologie et son caractère doivent être protégés.

Lorsqu'il existe des espaces partiellement urbanisés, leur urbanisation pourra être renforcée, ce qui permettra de favoriser la continuité avec les pôles bâtis existants. Il s'agit de l'ensemble des espaces qui accueillent la croissance urbaine des dernières décennies. Ils se caractérisent par un éparpillement de l'habitat individuel.

2. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

Le diagnostic du SRADET

0/ Rôle et vocation du SRADET

La loi Notre du 7 août 2015 précise et renforce le rôle de l'institution régionale - Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur - dans sa fonction planificatrice en créant le SRADET - Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Ce document d'orientation est chargé d'organiser la stratégie régionale à moyen et long terme (2030 et 2050) en définissant des objectifs et des règles se rapportant à onze domaines obligatoires.

Le SRADET est surnommé « schéma des schémas » au sens où il intègre des schémas sectoriels et s'impose aux documents de planification et d'urbanisme des autres acteurs publics (SCoT, PLUi, PCAET, etc.). Il joue donc un rôle d'ensemblier à la fois pour les stratégies de l'institution régionale et pour celles des autres collectivités couvrant le territoire régional. Avec le SRDEII (Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation), il vient renforcer la légitimité des régions en leur permettant de se saisir de nombre d'enjeux majeurs.

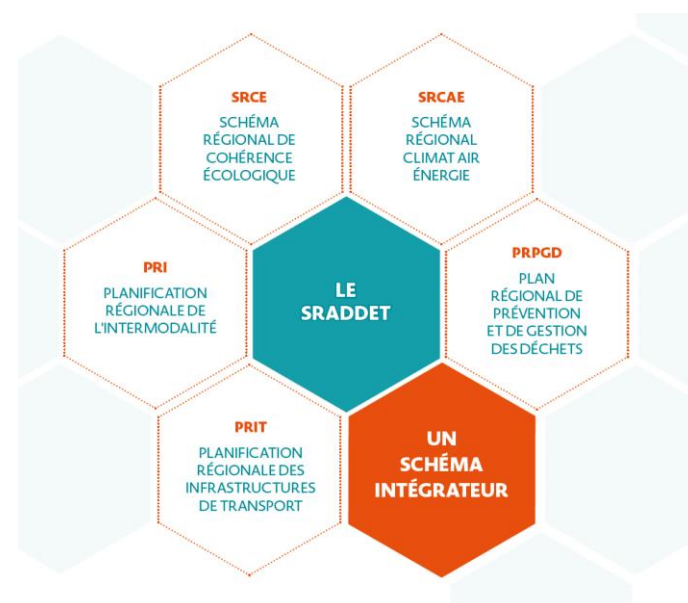
Partie 1 : Ainsi, le SRADET ensemblier coordonne, sous la bannière commune de l'aménagement du territoire, l'action régionale dans onze domaines définis par la loi :

« Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long terme sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. »

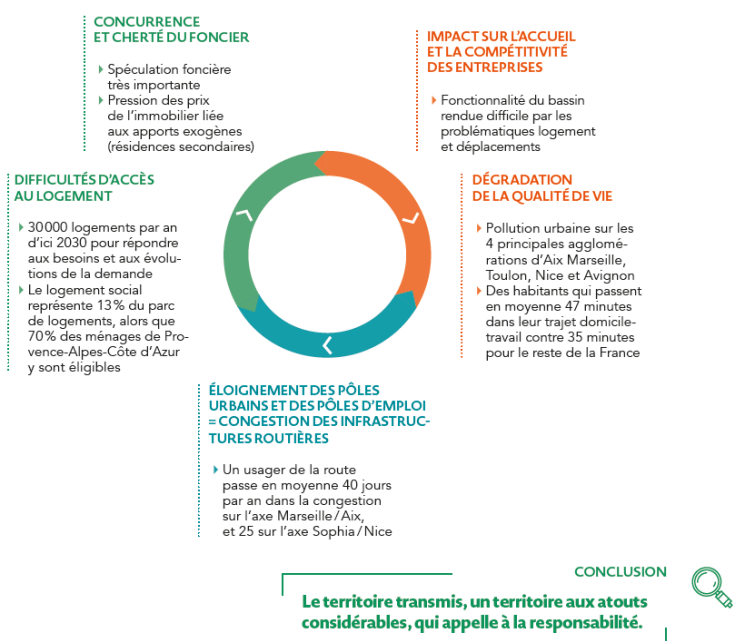
Code général des collectivités territoriales, article L4251-1.

Afin de parvenir à remplir ce rôle d'ensemblier, le SRADET est donc intégrateur, mais il est également prescriptif.

Pour limiter la multiplication des documents sectoriels et renforcer la lisibilité de l'action publique régionale, le SRADET rassemble d'autres schémas et plans. Il devient ainsi le garant de la cohérence des actions menées par la région. Le SRADET intègre les schémas sectoriels suivants, auxquels il se substitue dès son adoption par arrêté préfectoral.



1/ Etat des lieux du territoire transmis - des menaces sur le cadre de vie



2/ Etat des lieux du territoire

La région est confrontée à une baisse de son attractivité entraînant le ralentissement de sa croissance démographique. Entre 2009 et 2017, elle s'élevait ainsi à 0,4 %, contre 0,8 / 0,9 % en Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes ou Pays de la Loire. Et l'Insee fait désormais des projections à 0,2 %. Certaines villes moyennes de la région voient même leur population diminuer. Par ailleurs, la population vieillit : les mêmes projections indiquent une baisse du nombre de jeunes et de la population active, notamment dans les territoires azuréens, et une forte hausse de la part des 65 ans et plus, notamment dans les territoires alpins et rhodaniens.

D'autre part, la région est marquée par de fortes inégalités : c'est la troisième région (métropolitaine) la plus touchée par la pauvreté ; la seconde pour ce qui concerne les écarts de revenus (après l'Île-de-France et avec la Corse). Si la région concentre nombre de ménages aisés, l'Insee fait remarquer que ces écarts sont surtout dus à la concentration de faibles niveaux de vie **1**. Il existe aussi de fortes inégalités infrarégionales, avec, notamment, des écarts de revenus particulièrement marqués dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, et des disparités entre les départements.

3/ Etat des lieux du territoire organisé - diversité et quête de structure

Polycentrique, le territoire régional se compose de quatre grands réseaux d'aires urbaines relativement autonomes et, à la fois, liées par de nombreuses complémentarités.

vécu - un bien-vivre en demi-teinte

L'organisation polycentrique génère des déplacements en constante progression, à l'origine de la congestion des réseaux routiers et ferroviaires. L'échelle des déplacements quotidiens est marquée par la prépondérance de l'usage de la voiture individuelle.

L'écosystème économique régional s'appuie sur l'organisation spatiale de métropoles qui se développent selon des logiques largement différenciées. Reste que le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) met en avant le rôle des territoires non métropolitains.

I) Par ailleurs, le manque de disponibilité foncière à court terme et le vieillissement des zones d'activités sont pénalisants : les nombreuses demandes d'implantations exogènes ne sont pas toujours satisfaites.

4/ Synthèse de l'état des lieux

La région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur est un territoire contrasté : il cumule atouts majeurs et grandes faiblesses. Ainsi, l'aura, la renommée de la région, ses secteurs dynamiques, ses paysages, sa biodiversité sont contrebalancés par une baisse de l'attractivité régionale, un ralentissement démographique, les inégalités, une forte consommation foncière et de nombreux dysfonctionnements en matière de transports.

La stratégie du projet de territoire

Le SRADDET flèche 3 lignes directrices autour de l'attractivité territoriale, de la réduction de la consommation de l'espace et des centralités et l'égalité et la diversité des territoires.

Le SRADDET prononce des objectifs démographiques pour les territoires avec une moyenne de croissance fixée à 0,4% mais qui peut être modulée.

Le SRADDET fixe des nouvelles priorités conjointes en matière de mobilités et la réduction par deux de la consommation foncière enregistrée entre 2006 et 2014.

OBJECTIFS DÉMOGRAPHIQUES

La Région se donne pour objectif d'atteindre un taux moyen de croissance démographique de 0,4 % à l'horizon 2050, axé de manière privilégiée sur la population active. Pour cela, elle ambitionne aussi une hausse du taux d'emploi par rapport au taux actuel d'ici 2030, grâce à la mise en œuvre de son schéma de développement économique (SRDEII).

➔ **0,4%**
de croissance
démographique
(en priorité dans
les centralités,
pour moitié dans
les métropoles)



➔ Objectif 2030:
5 380 000
habitants

➔ Objectif 2050:
5 850 000
habitants

Ces propositions sont
déclinées dans les
quatre espaces identi-
fiés par le SRADDET
(alpin, provençal, azu-
réen, rhodanien).

MOBILITÉS

La priorité est l'amélioration des transports du quotidien. Objectif: atteindre un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables de 15% à l'horizon 2030.

GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE

Le SRADDET fixe pour objectif de diminuer de moitié le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers par rapport à 2006-2014 (soit 375 ha/an) et de concentrer les nouveaux développements en zones urbaines.

ENJEUX TRANSVERSAUX

ÉLÉMENTS DE RUPTURE

LIGNES DIRECTRICES

ENJEU 1

**CONCILIER
ATTRACTIVITÉS
ÉCONOMIQUE
ET RÉSIDENTIELLE
DU TERRITOIRE**



ÉLÉMENT 1

**CHANGER
LE MODÈLE DE
DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL**

Pour une région attractive
pour les entreprises et la
population



LIGNE DIRECTRICE 1

**RENFORCER
ET PÉRENNISER
L'ATTRACTIVITÉ
DU TERRITOIRE
RÉGIONAL**

ENJEU 2

**AMÉLIORER LA VIE
QUOTIDIENNE EN
PRÉSERVANT
LES RESSOURCES
ET EN RÉDUISANT
LA VULNÉRABILITÉ**



ÉLÉMENT 2

**ROMPRE AVEC
LES LOGIQUES DE
CONSOMMATION
EXTENSIVE DES
RESSOURCES
NATURELLES**

Pour une région résiliente



LIGNE DIRECTRICE 2

**MAÎTRISER LA
CONSOMMATION
DE L'ESPACE,
RENFORCER LES
CENTRALITÉS
ET LEUR MISE
EN RÉSEAU**

ENJEU 3

**CONJUGUER
L'OPPORTUNITÉ
DE LA MÉTRO-
POLISATION AVEC
L'EXIGENCE D'UN
DÉVELOPPEMENT
ÉQUILIBRÉ DU
TERRITOIRE**



ÉLÉMENT 3

**ATTÉNUER LES
LOGIQUES DE
CONCURRENCE
TERRITORIALE**

Pour une région solidaire



LIGNE DIRECTRICE 3

**CONJUGUER
ÉGALITÉ ET
DIVERSITÉ POUR
DES TERRITOIRES
SOLIDAIRES ET
ACCUEILLANTS**

Les grands axes de la stratégie

Le SRADDET repose sur une stratégie régionale territorialisée matérialisée au moyen de 68 objectifs (et de 52 règles) à traduire dans les documents d'urbanisme des territoires. Déclinées en axes et orientations, les trois lignes directrices comportent des objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050.

Ligne directrice 1 - Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

AXE 1 | RENFORCER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE ET DÉPLOYER LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Conforter le rayonnement du territoire à l'échelle nationale et internationale passe notamment par une accessibilité performante, par le soutien à la stratégie régionale économique, ainsi qu'aux coopérations transfrontalières.

AXE 2 | CONCILIER ATTRACTIVITÉ ET AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

La Région souhaite accroître son attractivité et poursuivre un développement économique créateur d'emplois en adoptant un nouveau modèle de développement territorial dans le sillage des grands objectifs du développement durable. Ces deux buts sont non seulement indispensables mais conciliables, dans la mesure où un développement respectueux de l'environnement peut désormais être un facteur d'attractivité.

AXE 3 | CONFORTER LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE: VERS UNE ÉCONOMIE DE LA RESSOURCE

Dans le droit fil de l'Accord de Paris sur le climat, la Région entend jouer un rôle moteur en matière de transition énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air.

Ligne directrice 2 - Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau

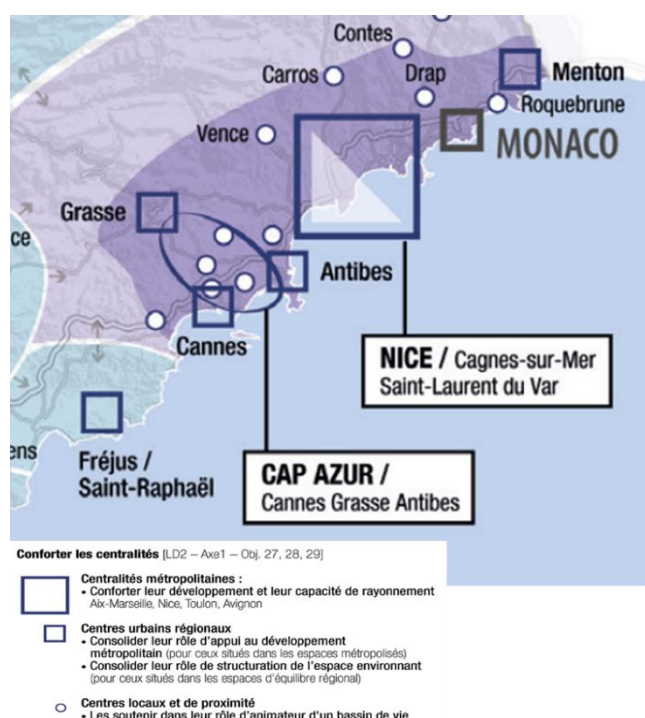
Le SRADDET reconnaît le réseau de

AXE 1 | STRUCTURER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EN CONFORTANT LES CENTRALITÉS

Le SRADDET précise les localisations préférentielles retenues pour l'apport de population et de logements afin de privilégier les zones proches des emplois, des services, des moyens de transports et des pôles d'échanges, et afin de limiter l'étalement urbain et le mitage des paysages.

coopération du Pôle Métropolitain Cap Azur en mettant en avant le rôle de centres urbains régionaux de Cannes, Grasse et Antibes.

Le SRADDET inventorie au titre des centres locaux et de proximité les 3 villes de la Bande Littorale (Mandelieu-la-Napoule / Cannel et Mougins)



AXE 2 | METTRE EN COHÉRENCE L'OFFRE DE MOBILITÉ ET LA STRATÉGIE URBAINE

Le SRADDET s'inscrit dans la volonté de développer de nouvelles pratiques de mobilité, de simplifier la vie des voyageurs et de rechercher les complémentarités optimales entre les différents réseaux de transport.

AXE 3 | RECONQUÉRIR LA MAÎTRISE DU FONCIER RÉGIONAL ET RESTAURER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

ORIENTATION 1 | Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle

Le SRADDET vise une gestion économe de l'espace, il entend mettre en œuvre les moyens de lutter contre l'étalement urbain. Pour cela, il privilégie le développement du territoire autour de centralités identifiées, au sein des enveloppes urbaines définies par les SCoT. Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers sont proposés : la réalisation de stratégies foncières, la densification des enveloppes urbaines, la mobilisation du potentiel de renouvellement urbain, la recherche de nouvelles formes urbaines moins consommatrices d'espace...

Ligne directrice 3 - maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau

AXE 1 | CULTIVER LES ATOUTS, COMPENSER LES FAIBLESSES, RÉALISER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET HUMAIN DE TOUS LES TERRITOIRES

Cet axe vise à tirer le meilleur parti des potentialités de développement pour les territoires, sur les plans numérique, touristique, économique, etc., selon leurs spécificités.

AXE 3 | DÉVELOPPER ÉCHANGES ET RÉCIPROCITÉS ENTRE TERRITOIRES

Plutôt que la concurrence, ou même les externalités négatives d'un territoire sur l'autre, le SRADDET entend révéler les interdépendances territoriales et inscrire les espaces composant la région dans des logiques de réciprocité et de coopération.

En actionnant les leviers du logement, des services, des équipements, de la formation, etc., l'objectif consiste à améliorer la qualité de la vie, réduire les inégalités et améliorer la cohésion sociale.

3. LA LOI « LITTORAL »

La loi du 3 janvier 1986, dite loi Littoral, a introduit le principe d'équilibre entre aménagement, protection et valorisation des espaces littoraux. Les dispositions de la loi Littoral, codifiées dans les articles L.121-1 à L.121-3 du Code de l'urbanisme, permettent de mettre en œuvre ce principe d'équilibre non seulement par l'analyse des multiples enjeux et l'anticipation des évolutions, mais également par la mise en lumière des priorités d'usage des différents espaces, des communes littorales.

L'application de la « loi Littoral » implique une distinction entre deux grandes séries de mesures de protection, traduites, d'une part, dans des règles générales d'orientation et de limitation de l'urbanisation, et, d'autre part, par l'expression de règles de protection spécifiques portant sur les espaces littoraux.

Pour les communes littorales, la loi définit différents types d'espaces, correspondant à divers régimes d'occupation des sols :

- le territoire communal dans son ensemble ;
- les espaces proches du rivage, à l'intérieur desquels l'extension d'urbanisation doit être limitée et motivée ;
- la bande littorale des 100 mètres, au sein de laquelle le principe d'inconstructibilité (sauf exception) est retenu pour les espaces non urbanisés ;
- les coupures d'urbanisation, nécessitant de retenir le principe d'inconstructibilité, à l'exception de certains usages spécifiques ;
- les espaces remarquables, lesquels sont régis par le principe d'inconstructibilité quasi absolue ;
- la zone maritime ;
- le domaine public maritime.

Afin de déterminer la notion de capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, l'article L.121-21 du Code de l'urbanisme dispose que :

« les documents d'urbanisme doivent tenir compte [...] de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L.146-6 ; de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ; des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés [...] Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation. »

Une partie de l'état initial de l'environnement est consacrée aux modalités de la traduction de la loi littoral dans le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes.

4. LA LOI « MONTAGNE »

Loi N°85-30 du 9 janvier 1985, dite loi Montagne relative au développement et à la protection de la montagne, est intégrée au code de l'urbanisme par la déclinaison du chapitre II relatif à l'aménagement et à la protection de la montagne (articles L.122-1 à L.122-25).

L'article L.122 du code de l'urbanisme pose cinq principes d'aménagement et de protection en zone de montagne :

- > Premier principe : « L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le

voisinage des zones habitées. »
(article L.122-5)

› Deuxième principe : « Les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard. »
(article L.122-9)

› Troisième principe : « Les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières sont préservées. La nécessité de préserver ces terres s'apprécie au regard de leur rôle et de leur place dans les systèmes d'exploitation locaux. Sont également pris en compte leur situation par rapport au siège de l'exploitation, leur relief, leur pente et leur exposition. »
(article L.122-10)

› Quatrième principe « Les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares sont protégées sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive. Toutes constructions, installations et routes nouvelles ainsi que toutes extractions et tous affouillements y sont interdits ». (article L.122-12)

› Cinquième principe : « Le développement touristique et, en particulier, la création d'une unité touristique nouvelle doivent prendre en compte les communautés d'intérêt des collectivités territoriales

concernées et contribuer à l'équilibre des activités économiques et de loisirs, notamment en favorisant l'utilisation rationnelle du patrimoine bâti existant et des formules de gestion locative pour les constructions nouvelles. La localisation, la conception et la réalisation d'une unité touristique nouvelle doivent respecter la qualité des sites et les grands équilibres naturels. » (article L.122-15)

Le 28 décembre 2016 est promulguée la loi n°2016-1888 de modification, de développement et de protection des territoires de montagne, aussi appelée « acte II de la loi Montagne ». Trente ans après la première loi « Montagne », elle insiste sur la prise en compte des spécificités des territoires de montagne et ajoute l'objectif de modernisation de ses territoires. Elle réaborde ainsi tous les objectifs de la première loi en réaffirmant le principe d'adaptation des politiques publiques au regard des particularités intrinsèques de leurs territoires.

- Notamment, l'acte II renforce le rôle des Parcs Naturels Régionaux (PNR) afin de veiller à la prise en compte de la spécificité des territoires de montagne et à la mise en cohérence des politiques publiques sur leur territoire (Article 87).
- Une dérogation va également permettre aux stations classées de conserver leurs compétences au niveau communal afin de favoriser l'adaptabilité des règles aux spécificités communales.
- D'autre part, après avis consultatif de la chambre d'agriculture, une servitude peut désormais être instituée pour permettre l'aménagement d'équipement de loisirs sur les domaines skiables en dehors des périodes d'enneigement. Cette disposition répond à la problématique du changement climatique et de son impact économique sur les stations.
- L'acte II de la loi Montagne s'intéresse également aux difficultés liées au caractère saisonnier et principalement le

logement en imposant à chaque commune ayant reçu la dénomination de « commune touristique » de conclure avec l'Etat une convention pour le logement des travailleurs saisonniers.

Une partie de l'état initial de l'environnement est consacrée aux modalités de la traduction de la loi Montagne dans le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes.

Concernant les plans et programmes, leurs articulations juridiques et leurs contenus sont décrits dans l'Etat Initial de l'Environnement.

5. AUTRES COMPATIBILITÉS

Le SCoT doit prendre en compte ou être compatible avec différents plans ou programmes. Cette partie va s'attacher à cibler et décrire les objectifs de ces plans et programmes.

Basée sur la méthode explicitée dans les fiches méthodologiques du Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, cette partie va s'articuler autour de deux axes :

- Les documents avec lesquels le SCoT devra être compatible ;
- Les documents qui seront pris en compte par le SCoT.

D'autres plans et programmes viennent nourrir les réflexions du SCoT, et l'Etat Initial fait référence à ces documents dans différentes parties (SRCAE, SRCE, Espaces Naturels Sensibles ...).

Article L131-1

Les schémas de cohérence territoriale sont compatibles avec :

1° Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne prévues aux chapitres I et II du titre II ou les modalités d'application de ces dispositions particulières lorsqu'elles ont été précisées pour le territoire concerné par une directive territoriale d'aménagement prévue par l'article L. 172-1 ;

2° Les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité

des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;

3° Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1 ;

4° Les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévus à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales ;

5° Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales ;

6° Les chartes des parcs naturels régionaux prévues à l'article L. 333-1 du code de l'environnement ;

7° Les chartes des parcs nationaux prévues à l'article L. 331-3 du code de l'environnement ;

8° Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;

9° Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-3 du code de l'environnement ;

10° Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7 ;

11° Les directives de protection et de mise en valeur des paysages prévues à l'article L. 350-1 du code de l'environnement ;

12° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports prévues à l'article L. 112-4.

Article L131-2

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte :

1° Les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales ;

2° Les schémas régionaux de cohérence écologique prévus à l'article L. 371-3 du code de l'environnement ;

3° Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine prévus à l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime ;

4° Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;

5° Les schémas régionaux des carrières prévus à l'article L. 515-3 du code de l'environnement ;

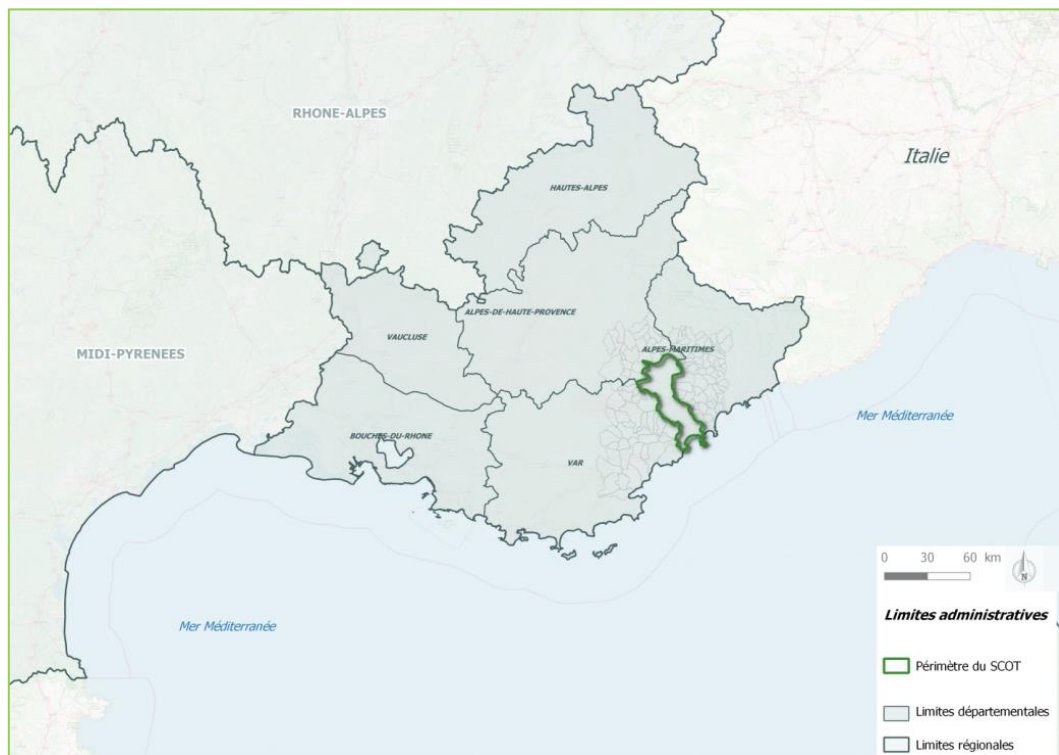
6° Les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.

III. LE SCOT'OUEST

Le SCoT'Ouest regroupe 28 Communes réparties au sein de deux Communautés d'Agglomération (Pays de Grasse et Cannes Pays de Lérins), cet ensemble coopérant également depuis 2018 au sein d'un Pôle Métropolitain - Cap Azur - réunissant 3 périmètres de Schéma de Cohérence Territoriale

- le SCoT'Ouest et les deux EPCI le constituant
- le SCoT Sophia Antipolis en cours de révision couvrant l'ensemble de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- le SCoT Alpes d'Azur en cours d'élaboration correspondant au périmètre de la Communauté de Communes Alpes d'Azur dont le siège est à Puget-Théniers.

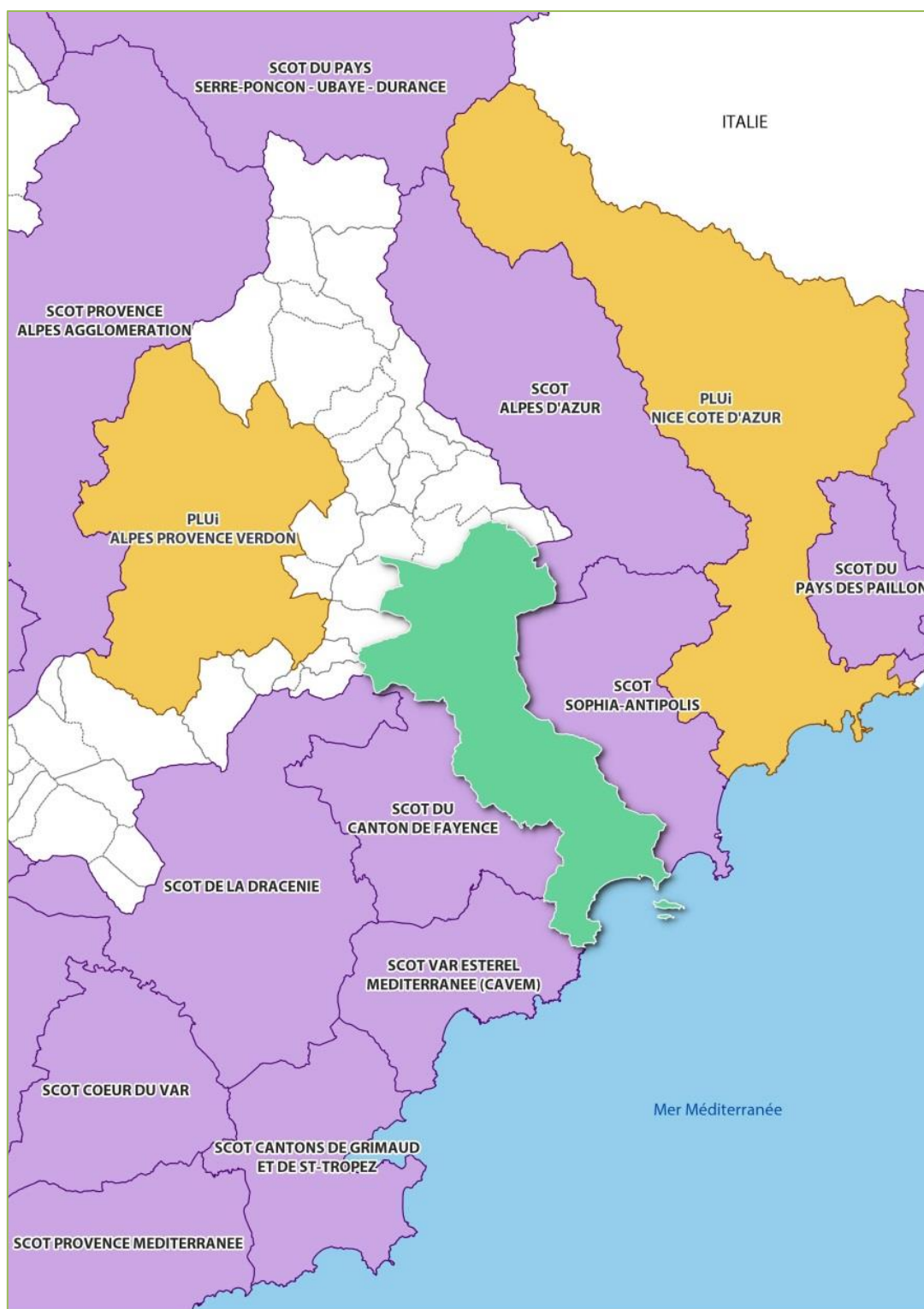
1. LE TERRITOIRE DU SCOT'OUEST



Carte 1- Le SCoT Ouest Alpes-Maritimes dans l'Arc Méditerranéen

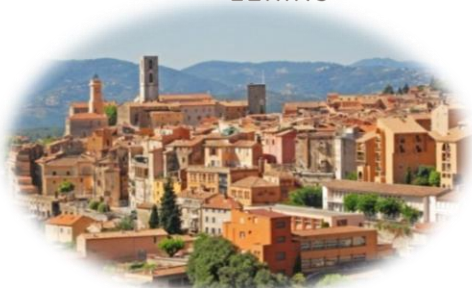


Carte 2- Le périmètre du SCOT'Ouest Alpes-Maritimes



Carte 3- Les SCOT et PLUi autour du SCOT'Ouest Alpes-Maritimes

2. FICHE D'IDENTITÉ DU SCOT OUEST



- > 28 communes ;
- > Deux EPCI :
 - Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins,
 - Communauté d'Agglomération Pays de Grasse ;
- > 260 085 habitants en 2015 (valant recensement INSEE 2017 - le recensement légal a 2 ans de décalage) ;
- > Une superficie de 588,67 km² ;
- > 40 193 établissements économiques ;
- > 100 739 emplois ;
- > 118 076 actifs.

Entités territoriales du SCOT'Ouest



Carte 2- Entités territoriales du SCOT'Ouest

3. HISTORIQUE DE L'ÉLABORATION DU SCOT OUEST ALPES-MARITIMES

2006 et avant : les réflexions menées dans le cadre du SYMEP

Initialement, le SCoT est le fruit de réflexions qui ont démarré à l'échelle du bassin Cannes – Grasse au sein du syndicat mixte d'études et de programmation (SYMEP). Ce dernier a été dissout par arrêté préfectoral en date du 13 mars 2006.

2007-2008 : la mise en place du SCoT'Ouest

Suite à la dissolution du SYMEP, les élus ont acté :

- La délimitation du périmètre du SCoT'Ouest par arrêté préfectoral en date du 23 mai 2007. Le SCoT'Ouest regroupait à l'époque 29 communes, à savoir Aiglun, Amirat, Andon, Auribeau-sur-Siagne, Briançonnet, Cabris, Caille, Collongues, Cannes, Escagnolles, Gars, Grasse, La Roquette-sur-Siagne, Le Cannet, Le Mas, Le Tignet, Les Mijouls, Mandelieu-la-Napoule, Mouans-Sartoux, Mougins, Pégomas, Peymeinade, Saint-Auban, Saint-Cézaire-sur-Siagne, Saint-Vallier-de-Thiery, Séranon, Spéracèdes, Théoule-sur-Mer, Valderoue.

- La création du Syndicat Mixte en charge de SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes, par arrêté préfectoral en date du 3 juin 2008.

Le 24 novembre 2008, une charte sur le SCoT est approuvée par délibération du Comité Syndical ainsi que le règlement intérieur du Syndicat Mixte (SM). A la même date, la méthodologie de travail est actée, l'élaboration du SCoT est prescrite et les objectifs et les modalités de concertation sont définis par délibération.

2009-2013 : Le lancement et élaboration des études du SCoT'Ouest

Par délibération du 10 juillet 2009, le SM du SCoT'Ouest a attribué le marché n°2009-015 pour l'élaboration du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes. Les signatures sont intervenues le 11

août de la même année avec comme titulaire du groupement La Ville Demain pour le Lot 1 « Assistance technique », le cabinet Coudray pour le Lot 2 « Assistance juridique » et le bureau d'études In Media Res pour le Lot 3 « Communication Concertation ».

Par délibération du 2 juillet 2010 les élus ont validé les premières versions d'étapes du diagnostic stratégique et de l'état initial de l'environnement. De la même manière, les premiers enjeux généraux territorialisés du SCoT'Ouest ont pu être actés et les points de convergence autour des premiers enjeux structurants du territoire ont été partagés.

Une première version du PADD a été validée par délibération du 24 juin 2011 et soumise à concertation publique. Un premier point d'étape sur la concertation publique est effectué à la même date en comité syndical sur la première phase d'élaboration du SCOT, à savoir le diagnostic.

Le 6 février 2012, un second point d'étape sur la concertation publique est effectué en ce qui concerne la deuxième phase d'élaboration du SCOT, à savoir le PADD. Un débat a également lieu sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable.

La nouvelle carte intercommunale au 1er janvier 2014

Le schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) initié par la loi de réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010 a entraîné la création des deux intercommunalités regroupant au total 28 communes qui constituent aujourd'hui le périmètre du SCoT'Ouest.

Aussi, le syndicat est constitué de deux membres :

- La communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins qui regroupe les 5 communes littorales de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la Napoule, Mougins, Théoule-sur-Mer.

- La communauté d'Agglomération du Pays de Grasse issue de la fusion de la communauté de communes des Monts d'Azur, de la communauté de communes des Terres de Siagne et de la communauté d'agglomération Pôle Azur Provence et qui rassemble donc aujourd'hui 23 communes : Amirat, Andon, Auribeau-sur-Siagne, Briançonnet, Cabris, Caille, Collongues, Escagnolles, Gars, Grasse, La Roquette-sur-Siagne, Le Mas, Le Tignet, Les Mijouls, Mouans-Sartoux, Pégomas, Peymeinade, Saint-Auban, Saint-Cézaire-sur-Siagne, Saint-Vallier-de-Thiery, Séranon, Spéracèdes et Valderoure.

Dans ce contexte d'évolution territoriale, l'élaboration du SCoT a subi un ralentissement de l'implication des territoires en cours de constitution.

L'urgence de l'élaboration

La nécessité de reprendre des réflexions globales sur l'aménagement de l'Ouest des Alpes-Maritimes, couplée à de nouvelles dispositions de la loi ALUR, a incité les élus du territoire à reprendre

l'élaboration du SCoT'Ouest en 2014.

En effet, dans le prolongement de ce qui a été institué par la loi SRU de 2000 puis repris dans la loi ENE de 2010, la loi ALUR de 2015 renforce le principe d'urbanisation limitée et le généralise à toutes les communes non couvertes par un SCoT à compter du 1er janvier 2017. Ainsi, aucune nouvelle zone ne peut être ouverte à l'urbanisation au travers d'un document d'urbanisme s'il n'existe pas de SCoT opposable.

Bien que des dérogations puissent être demandées auprès de l'Etat, les élus ont souhaité reprendre le travail engagé pour aboutir à un document de prospective partagé.

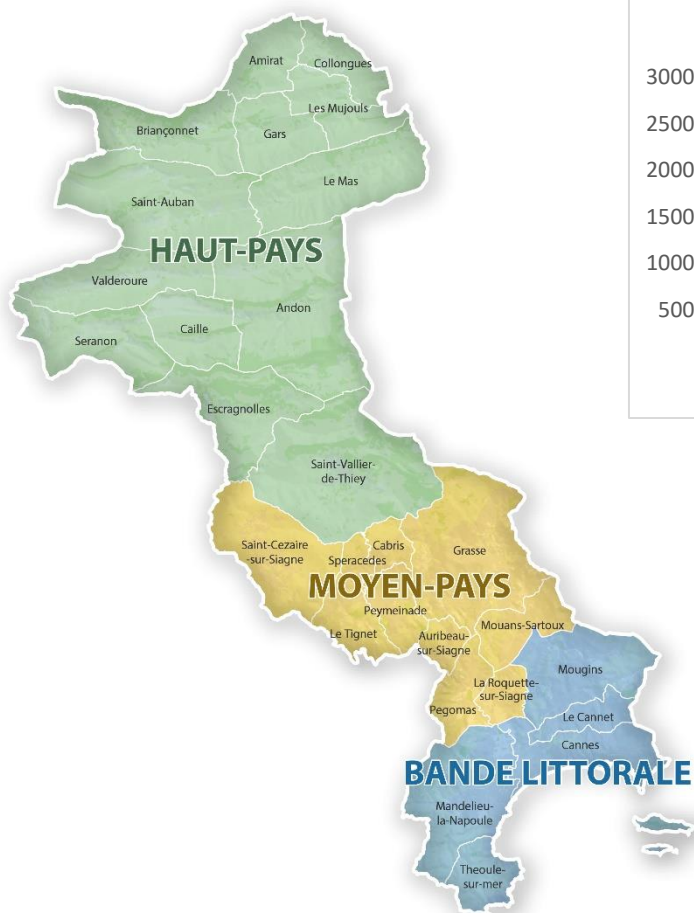
Ainsi, le SCoT devra intégrer les dernières obligations législatives, et notamment celles qui émanent du Grenelle de l'Environnement et de la loi ALUR.

Avec l'avènement de la loi Elan adaptée en novembre 2018, le SCoT reste le document pilier de l'aménagement des territoires. Il se voit confié des vocations supplémentaires comme :

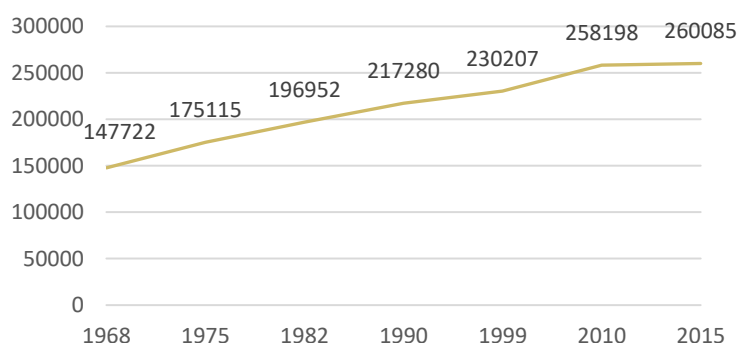
- l'instauration obligatoire d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial pour les procédures engagées après novembre 2018, ce qui n'est pas le cas du SCoT'Ouest qui ne comporte pas ce volet dans cette première élaboration,
- l'exigence d'un suivi de consommation foncière actualisé au moment de l'Arrêt du SCoT (le SIG du Syndicat Mixte a procédé à la mise à jour des données en juin 2019)
- la délimitation des espaces urbanisés dits "dents creuses" dans les Communes soumises à la loi Littoral permettant aux Plans Locaux d'Urbanisme de les maintenir en tant que zone urbaine constructible.

Partie 2 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

I. HABITAT ET VIE SOCIALE

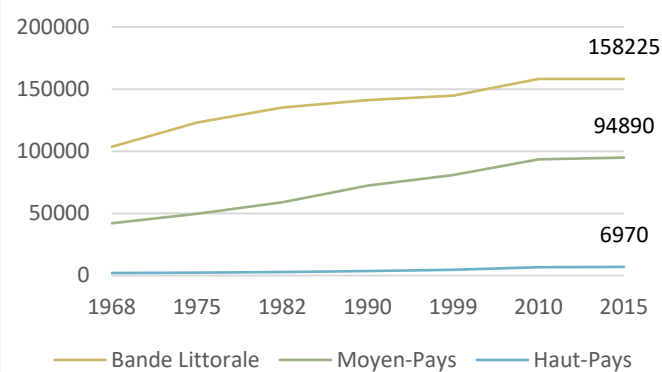


Evolution de la population municipale du SCOT'Ouest Alpes-Maritimes entre 1968 et 2015



Graphique 1- évolution démographique du SCOT
Source : INSEE, RP 2017

Evolution de la population municipale par Entité Territoriale du SCOT Ouest Alpes Maritime entre 1968 et 2015



Graphique 2 – évolution démographique par Unité Territoriale
Source : INSEE, RP 2017

Le territoire du SCOT'Ouest forme une région agglomérée de premier plan, comparable aux grandes agglomérations nationales, et regroupant aujourd'hui plus de 260 000 habitants permanents (et des pics de saisonnalité de plus de 500 000 habitants) tout en conservant des géographies distinctes avec un Haut Pays maintenu alpin et rural. Territoire de croissance et de fort développement depuis des décennies, les indicateurs statistiques plus récents semblent au contraire souligner un nouveau contexte territorial, avec moins d'apports de population une attractivité économique moins vive, des tensions fortes sur le foncier et le logement.

LES DONNEES PRINCIPALES

Population INSEE 2017 (valeur 2015)

- Haut-Pays : 6 970 habitants
- Moyen-Pays : 94 890 habitants
- Bande Littorale : 158 225 habitants
- **Total SCOT : 260 085 habitants (1 habitant sur 4 des Alpes-Maritimes)**

Taux d'évolution moyen de population entre 2010 et 2015

- Haut-Pays : + 0,06%
- Moyen-Pays : + 0.9%
- Bande Littorale : + 0.1%

1. DÉMOGRAPHIE

A. Une forte attractivité démographique

1. Une croissance démographique soutenue pendant 50 ans

Entre 1968 et 2017, le SCoT Ouest Alpes-Maritimes a vu sa population augmenter de plus de 112 000 habitants en presque 50 ans, soit une moyenne de 2 250 habitants supplémentaires par an. Cette augmentation spectaculaire (+ 43 %) dépasse largement la croissance nationale (+ 22.3 % pour la France Métropolitaine) mais aussi celle de l'ensemble des Alpes-Maritimes (+ 33 %) sur cette même période.

Cette tendance générale masque cependant des disparités plus locales dans l'évolution démographique.

HYPOTHÈSE DU POIDS DÉMOGRAPHIQUE EN PERIODE TOURISTIQUE DU SCoT

- 260 085 habitants permanents (Insee 2017),
- 33 547 lits en hébergement marchand*,
- 5 475 anneaux et 51 385 résidences secondaires, soit un total de 267 875 lits en hébergement non marchand sur l'ensemble du SCoT'Ouest,
- En supposant que les hébergements touristiques du Haut-Pays soient occupés à 60%, que ceux du Moyen-Pays soient occupés à 85% et que sur la Bande-Littorale tous les lits soient occupés : **la population en période touristique peut doubler et atteindre plus de 550 000 habitants, faisant du SCoT une des principales aires urbaines de France durant la période estivale.**

**Hébergement marchand : hébergement payant, comme un hôtel, une pension de famille, une résidence de tourisme ou une location de vacances. (Définition ISPF)*

2. Une population principalement localisée dans la Bande Littorale

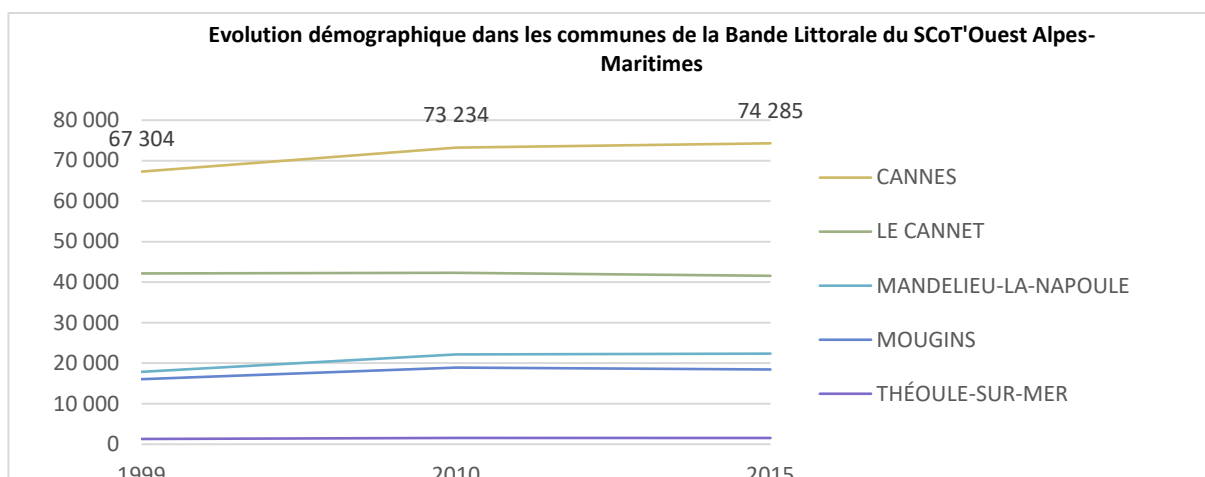
La Bande Littorale est l'entité territoriale la plus peuplée du SCoT'Ouest, avec 158 225 habitants en 2015, soit 61% de la population de l'ensemble du territoire. La croissance démographique de la Bande Littorale entre 1968 et 2015 a été de 53%, avec une population passant de 207 172 habitants à 316 450 habitants.

La croissance démographique du Moyen-Pays et du Haut-Pays a toutefois été forte que sur la Bande Littorale entre 1968 et 2015 (+238% d'habitants dans le Haut Pays et +126% dans le Moyen Pays). Cependant ces chiffres doivent être relativisés, car le Haut-Pays, en dépit de sa très forte croissance, ne représente que 3% de la population totale du SCoT. Au niveau communal, ce sont les communes de Saint-Vallier-de-Thiery (+ 1219 habitants) pour le Haut-Pays et Grasse (+7 042 habitants) dans le Moyen-Pays, qui ont connu le gain le plus significatif entre 1999 et 2015. L'essor démographique significatif sur le Haut Pays s'est d'ailleurs limité à la première couronne résidentielle Grassoise, les particularités topographiques après Saint-Vallier (Col de Montagne, Gorges de la Siagne, ...) ayant freiné cette tendance à la périurbanisation.

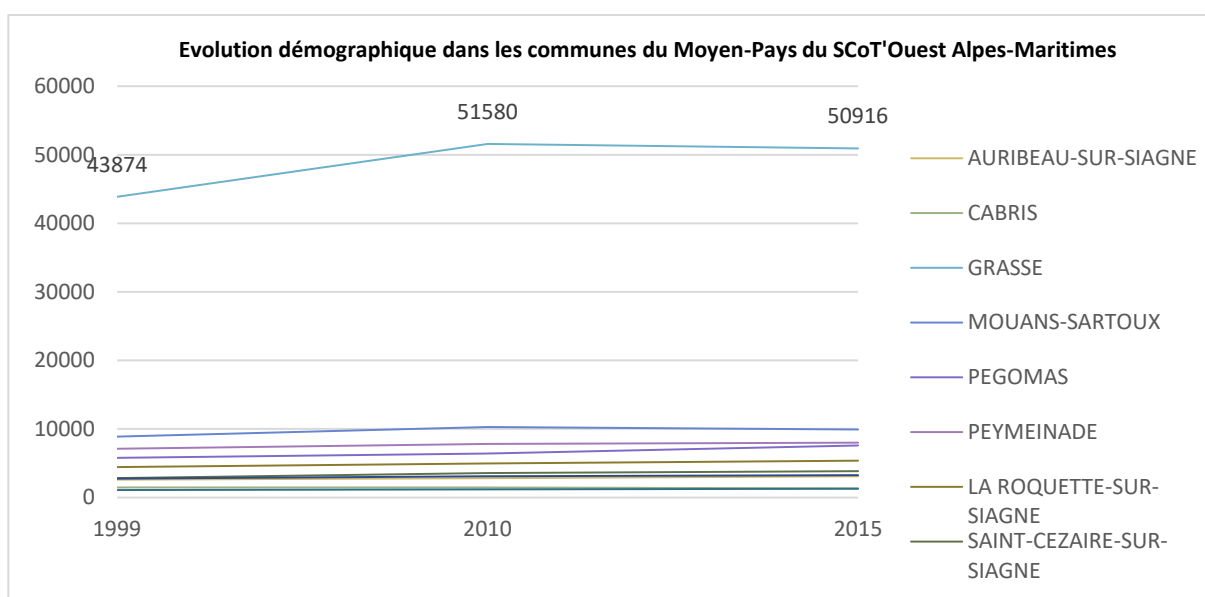
Depuis 2007, le volume de population du Moyen-Pays se stabilise (parfois régresse, puis reprend) alors que celle du Haut-Pays continue d'augmenter. C'est le cas de Grasse ou Mouans-Sartoux, qui présentent sur certains intervalles de recensement des variations négatives de la population dont il convient de relativiser le sens car les méthodologies de sondage utilisées par l'INSEE peuvent faire varier sensiblement les résultats en fonction des secteurs d'études désignés.

La Bande Littorale continue d'avoir une croissance démographique positive malgré un très net ralentissement depuis 10 ans. Même si la croissance est désormais modérée depuis 2008, elle reste, en volume, la plus importante du SCoT. L'attractivité du littoral est multiple : bord côtier, activités économiques et touristiques intenses, proximité des services.

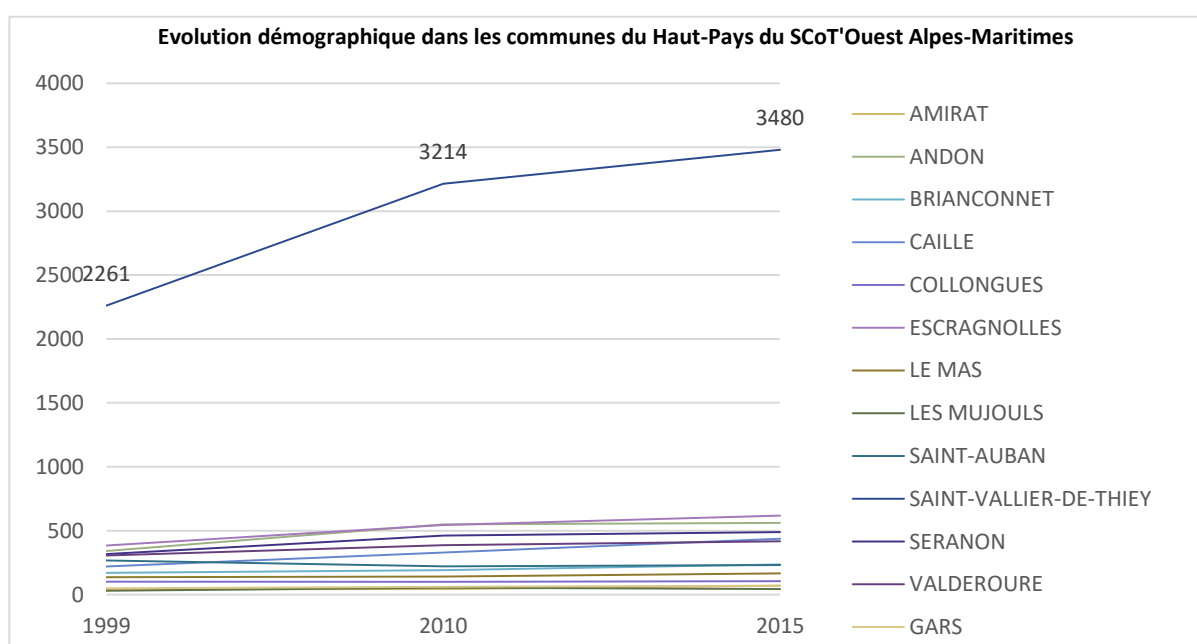
Le caractère touristique du SCoT'Ouest est encore plus marqué sur la Bande Littorale, avec une pression forte de la résidence secondaire qui domine la demande résidentielle, et entraîne, malgré la construction neuve soutenue, des reculs démographiques (exemple de Théoule-sur-Mer, dont un recul de 0,55% a été observé entre 2008 et 2013)



Graphique 7 – Evolution Démographique du SCoT Ouest
Source : INSEE, RP 2017

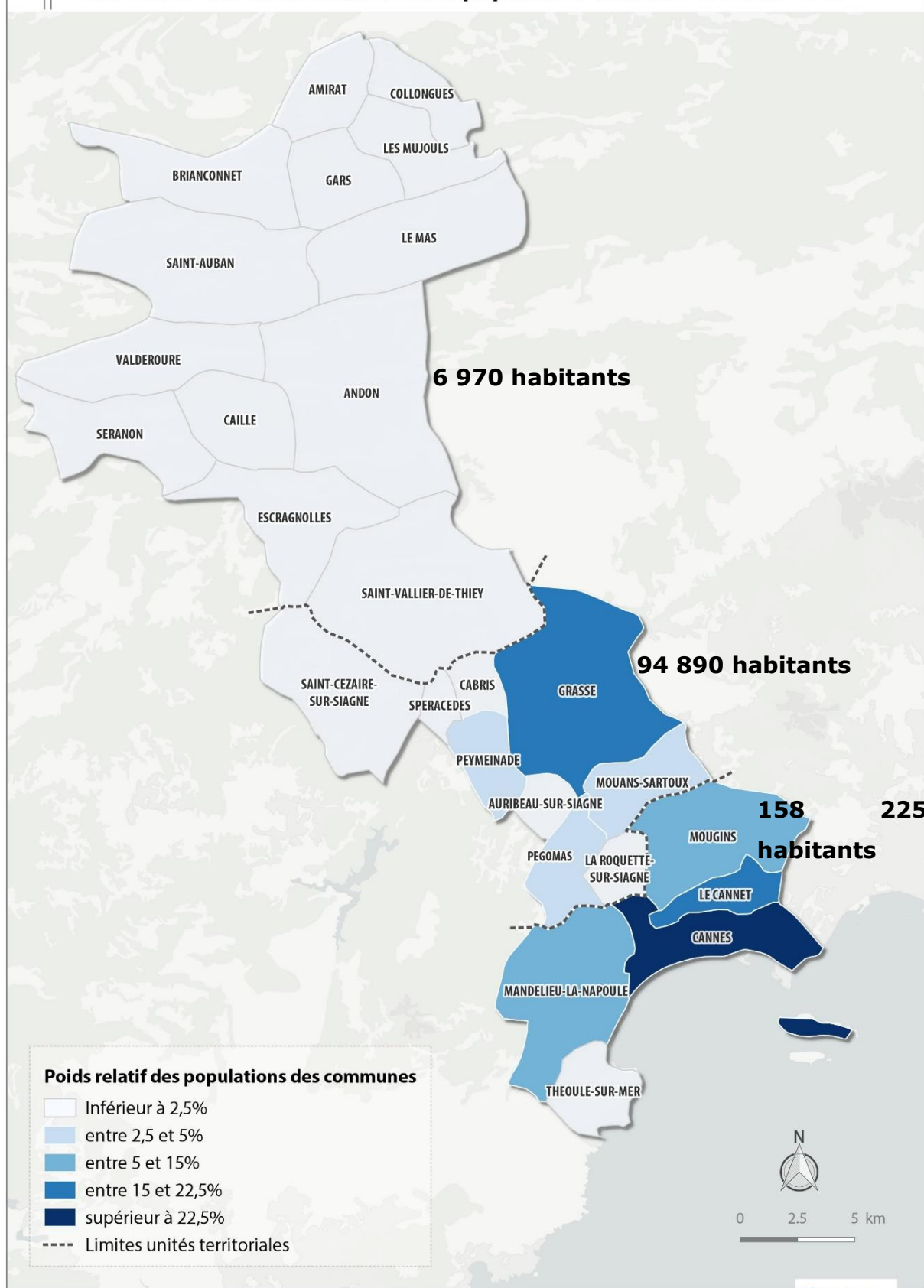


Graphique 8- Evolution Démographique du Moyen-Pays
Source : INSEE, RP 2017



Graphique 9- Evolution Démographique du Haut-Pays
Source : INSEE, RP 2017

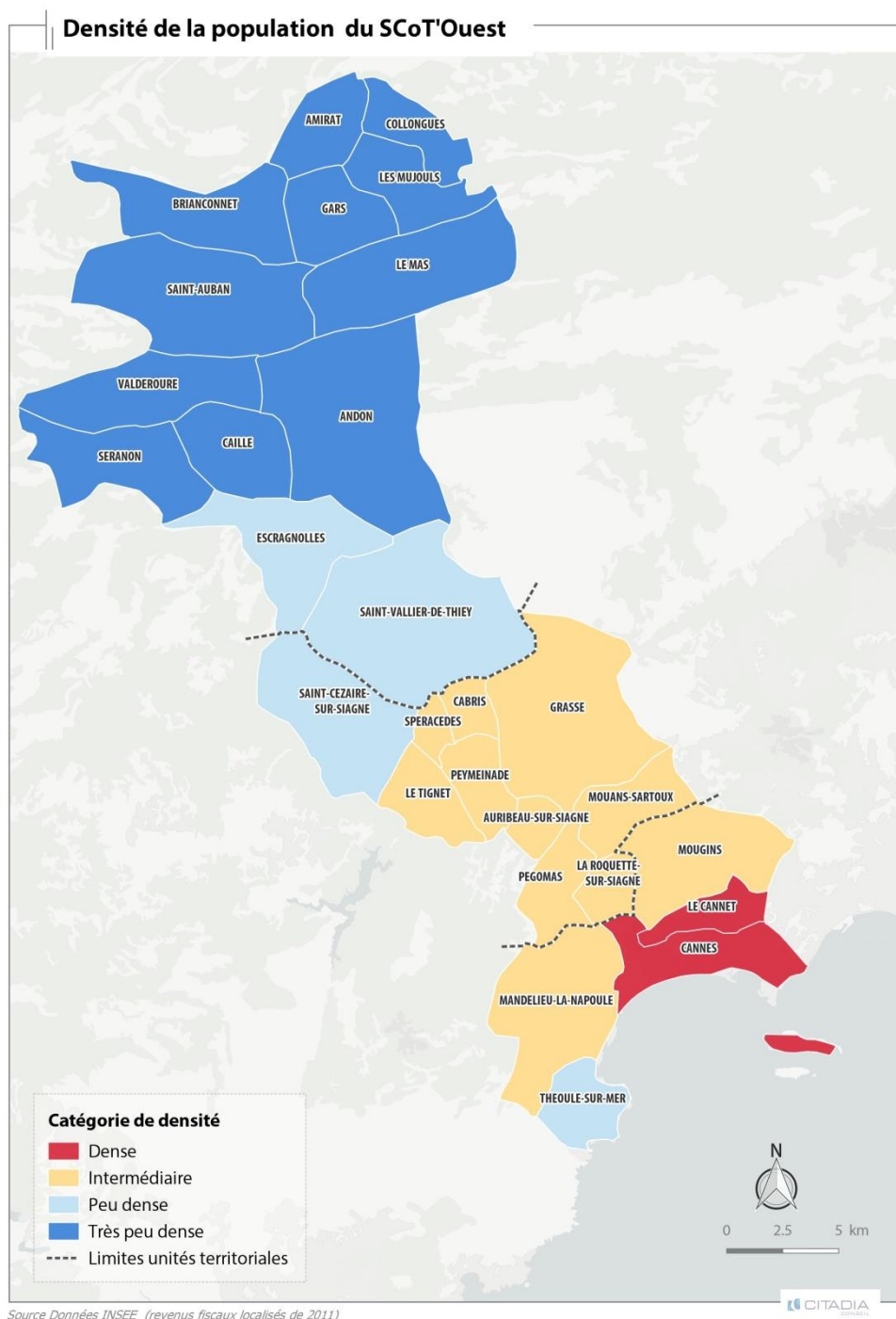
Poids relatif des communes dans la population du SCOT OAM en 2015



Source: Données INSEE RP 2017

Carte 3- Poids relatif* des communes dans la population du SCOT OAM

Le poids relatif est une approche chiffrée de l'importance d'une entité donnée par rapport à une autre entité.



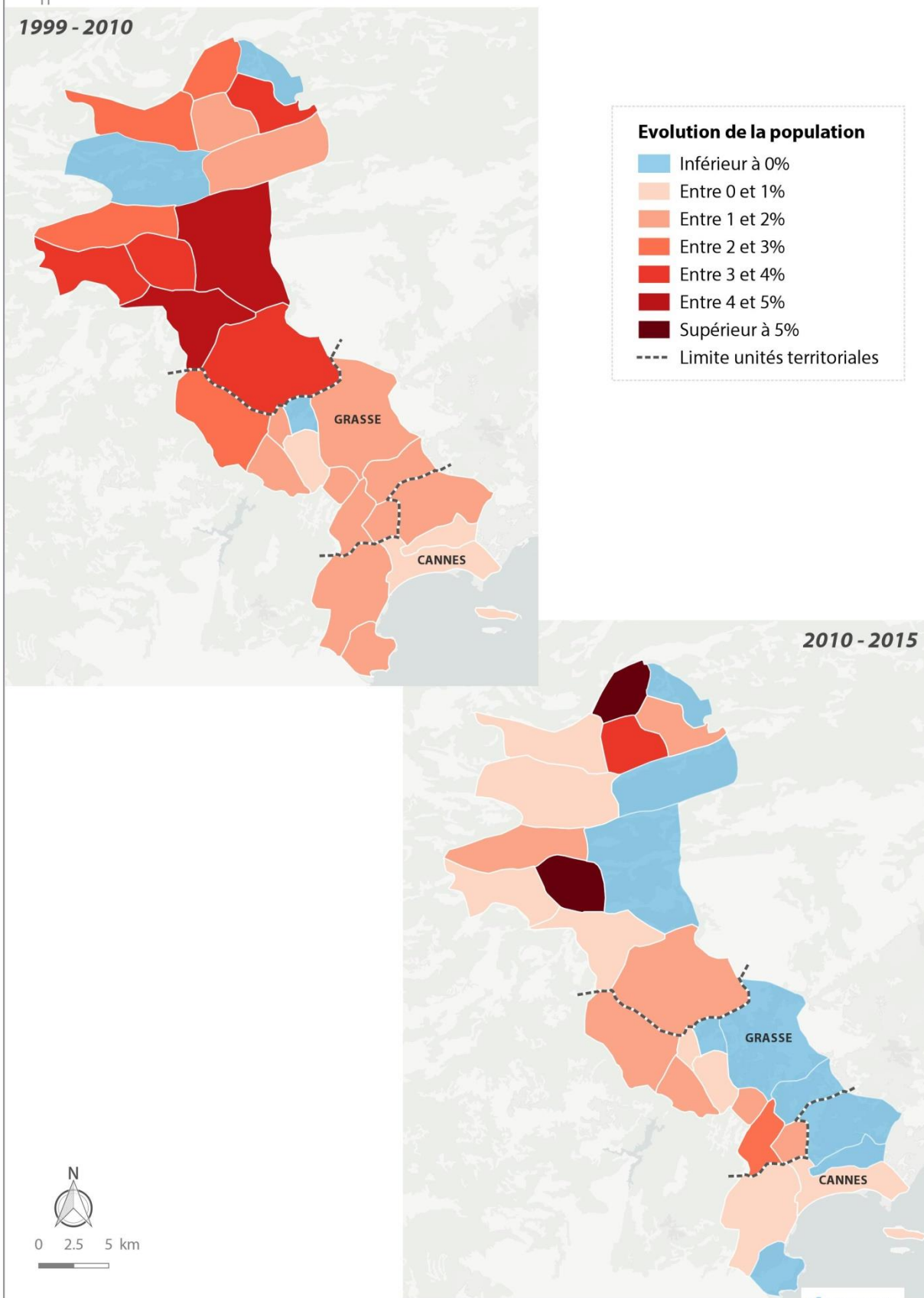
Carte 10 – Densité de la population au sein du périmètre du SCoT'Ouest

LA DENSITÉ DE POPULATION DANS LE SCoT'Ouest

Le SCoT'Ouest est un territoire dual :

- Très dense sur le corridor Grasse-Cannes-Mandelieu-la-Napoule avec plus de 230 000 habitants répartis au sein d'un corridor urbain compact et desservi par un réseau de transport limité ;
- Un territoire alpin et rural d'une qualité exceptionnelle regroupant des petites communes.

Evolution de la population au sein du SCoT'Ouest



Carte 5 – Variation de la population entre 1999-2010 et 2010-2015 au sein du SCoT'Ouest

3. Un territoire fortement dépendant des apports migratoires

L'augmentation de la population observée depuis 1968 provient principalement d'un apport migratoire qui compense un taux d'évolution lié au solde naturel négatif (-0.12% entre 1968 et 2013 par exemple). Ce déficit du solde naturel concerne particulièrement le Haut-Pays et la Bande Littorale. Ces deux entités territoriales présentent respectivement un taux d'évolution lié au solde naturel de -0.26% et -0.10% entre 1968 et 2013, témoin d'un moindre renouvellement des classes d'âge. A l'inverse, sur la même période, le Moyen-Pays présentait un taux positif avec +0.07% de l'évolution liée au solde naturel, lui conférant un rôle de territoire d'accueil des ménages et des trajectoires résidentielles.

Si La CACPL est le seul EPCI du Département présentant un solde naturel négatif, celui-ci s'équilibre depuis plusieurs années, et est largement compensé par le solde migratoire.

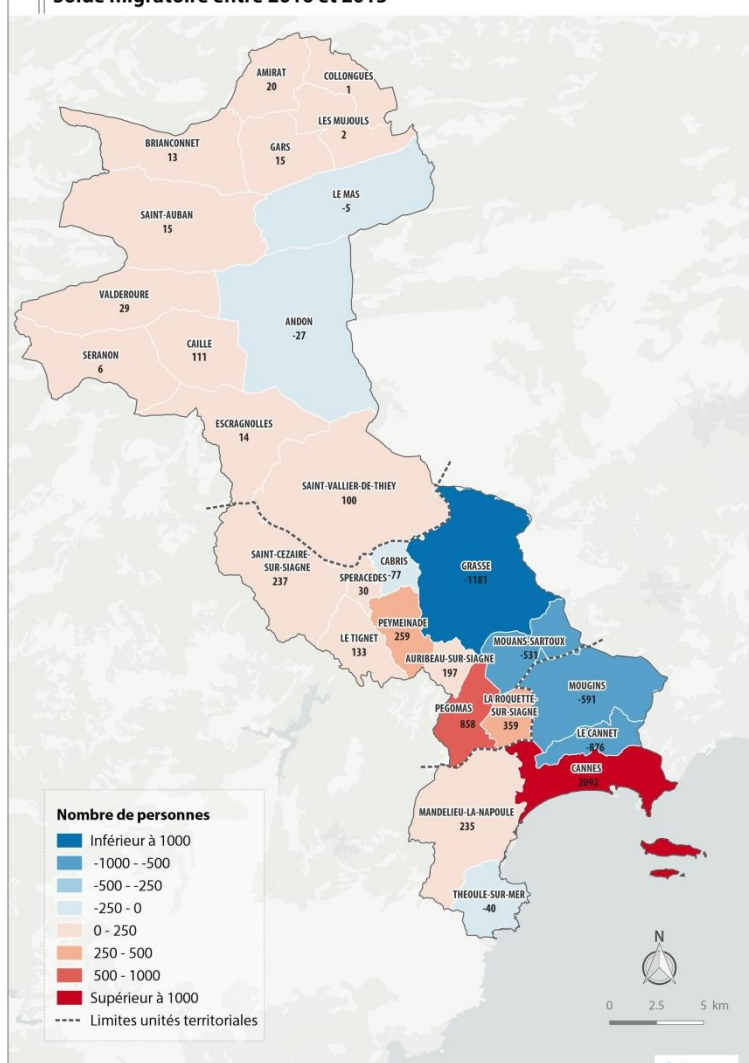


Photographie 1- Vieux Port de Cannes
Source : bateaux.com

Le profil démographique constaté sur l'ensemble du SCoT'Ouest souligne la **très forte attractivité du territoire** (cadre de vie, emplois, vie sociale ...) et l'installation d'une population âgée qui accentue le vieillissement de la population.

Le renouvellement des classes d'âges et le rééquilibrage du profil d'accueil vers les actifs et les familles sont étroitement liés à la politique d'habitat menée ces dernières années, comme le montrent les récentes évolutions, recensées à Cannes (PLU 2019) ou à Mandelieu-la-Napoule. Les Programmes Locaux d'Habitat sont des outils pertinents pour assurer l'équilibre des profils démographiques et le dynamisme de la vie locale.

Solde migratoire entre 2010 et 2015



Carte 6 - Solde migratoire par commune au sein du SCoT'Ouest entre 2010 et 2015

B. Structure des ménages : des disparités territoriales

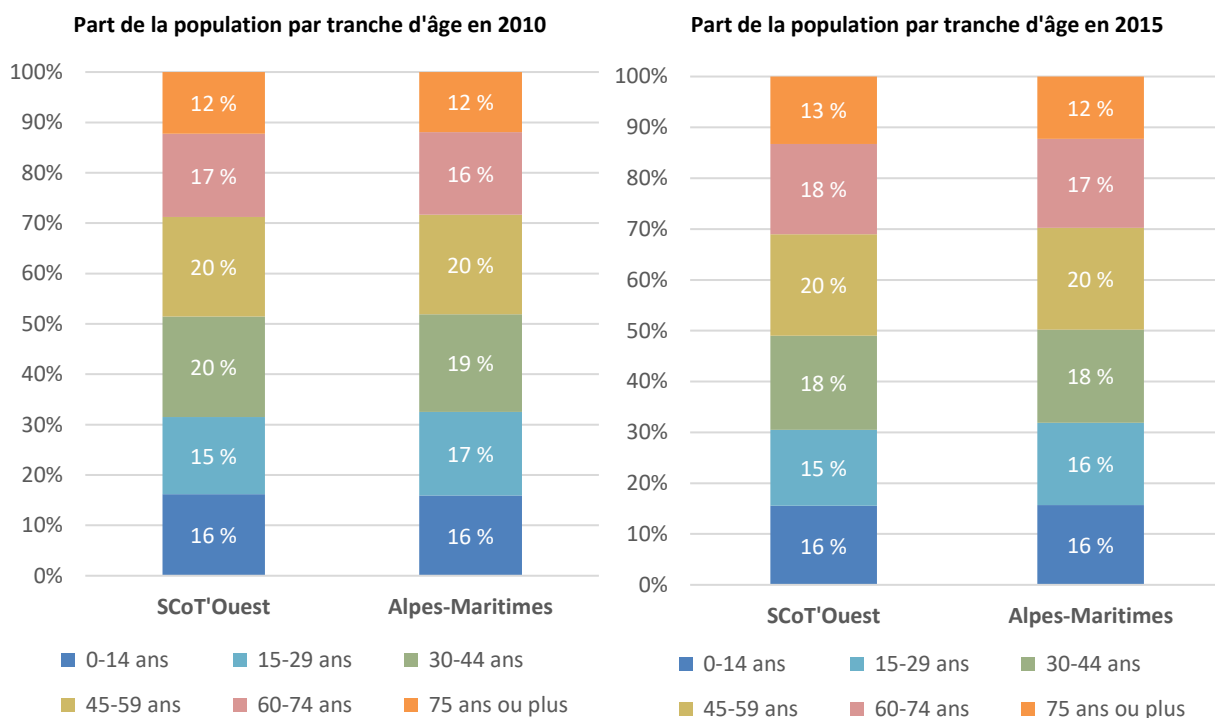
1. Un vieillissement de la population qui marque la tendance

La composition de la population du SCoT'Ouest est semblable à celle des Alpes-Maritimes :

- Une répartition plutôt hétérogène des tranches d'âges ;
- Une prédominance de la classe d'âges des 45-59 ans (20 %) ;
- Près un tiers de la population est âgé de 60 ans ou plus.

L'échelle intercommunale masque de légères disparités à l'échelle des entités territoriales :

- un vieillissement marqué de la population sur la Bande Littorale et le Haut-Pays ;
- une part de tranches d'âges jeunes égale à celle des personnes de plus de 60 ans sur le Moyen-Pays.



Graphique 10- Evolution des tranches d'âge au sein du SCoT'Ouest et du Département des Alpes-Maritimes
Source : Insee, RP 2017

La répartition de la population selon les classes d'âge est contrastée :

- Une frange littorale et un Haut-Pays âgés, où la population largement dominante est celle des plus de 46 ans, tandis que les jeunes (moins de 30 ans) sont sous-représentés.
- Un Moyen-Pays plus jeune, avec une plus forte part de moins de 20 ans, signe d'une présence accrue des familles avec enfants.

Le phénomène de vieillissement de la population est fort sur le SCoT'Ouest, plus important encore que par rapport à l'échelle nationale. Les classes d'âges inférieures à 40 ans diminuent (-2%) tandis que celles de plus de 60 ans augmentent (1,6% en 5 ans)

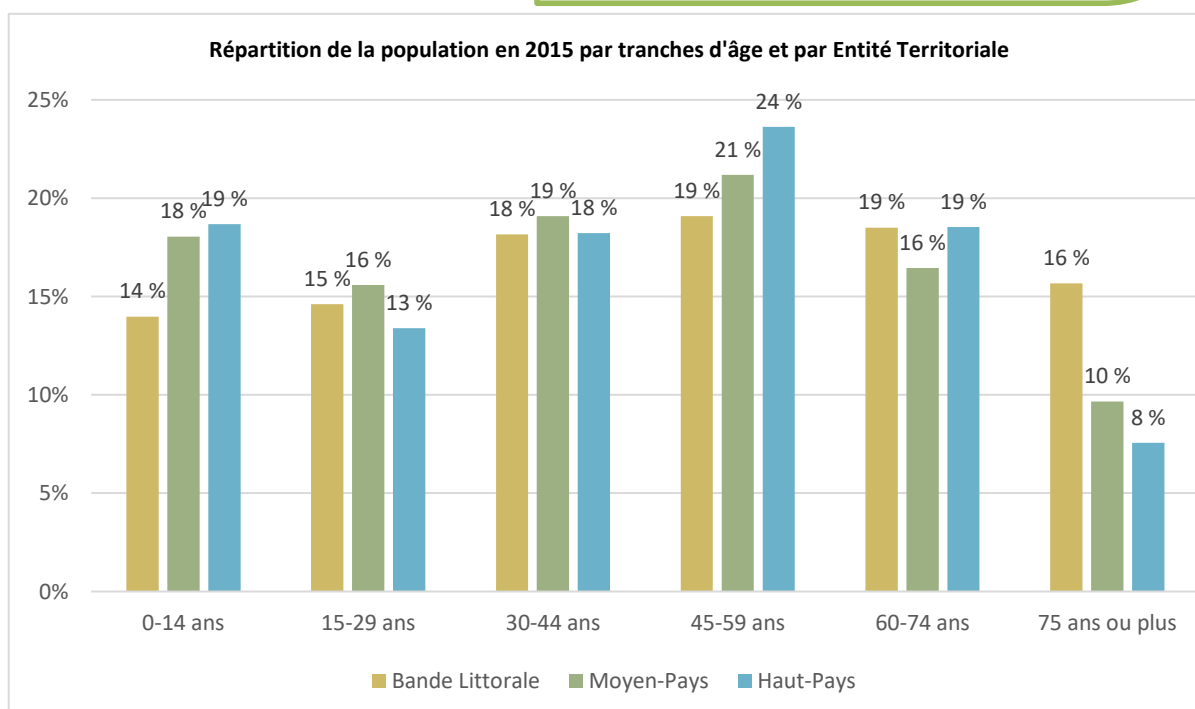
Près d'un tiers des habitants du SCoT'Ouest avait plus de 60 ans en 2015 (presque 3 points de plus que la moyenne des Alpes-Maritimes) et cette tendance va se poursuivre.

Le Grand Vieillissement, un nouveau défi démographique pour l'Ouest des Alpes-Maritimes.

Au cours des 20 prochaines années, le prolongement de l'espérance de vie et les enjeux d'autonomie et d'accompagnement qui en découlent seront un défi d'ampleur pour les territoires. Les travaux de l'Institut National des Etudes Démographiques sur le grand-âge montrent qu'à l'échelle nationale une première phase de croissance du grand vieillissement aura lieu d'ici 2025 avec la génération post-Première Guerre Mondiale. Cette génération sera suivie par celle du baby-boom, ce qui nécessite de fait une adaptation sur le long terme.

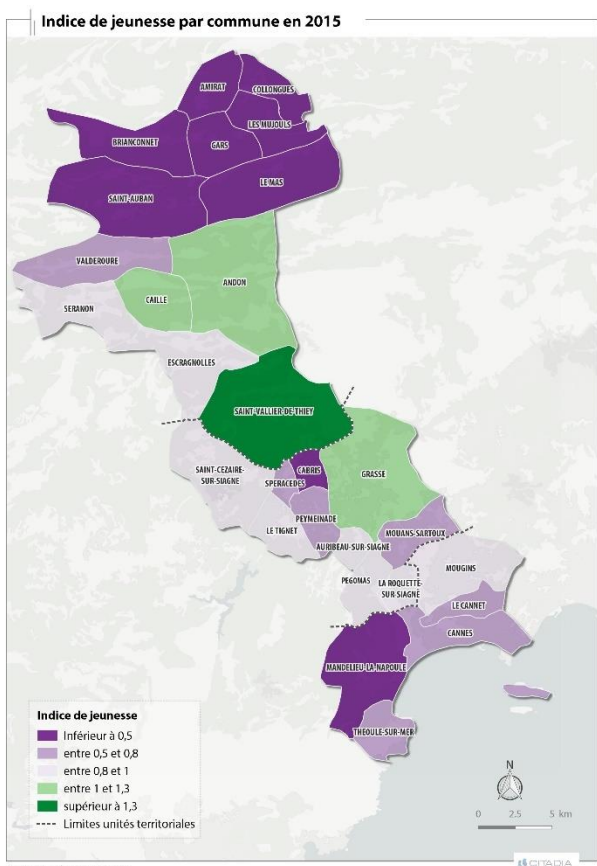
Pour mémoire, le SCoT'Ouest comptait 4 475 personnes de plus de 90 ans et 29 300 personnes de plus de 75 ans en 2014, ces chiffres confirmant la mutation démographique à venir. Avec un taux moyen d'occupants par foyer estimé à 1,5 personne pour les personnes âgées de plus de 75 ans, le territoire du SCoT doit préparer son territoire à compter environ 15 000 ménages de la catégorie grand-âge.

L'offre d'habitat spécifique tournée vers le grand-âge existe dans le secteur marchand, mais ses coûts d'exploitation ne cadrent pas avec les revenus médians disponibles. En effet, les revenus médians des ménages âgés (retraités) sont bien plus faibles que ceux des actifs, à quoi il faut ajouter que les ménages d'une seule personne sont également bien plus représentés (veuvage). L'installation d'un segment du logement public grand-âge est donc un complément indispensable au parc social traditionnel.

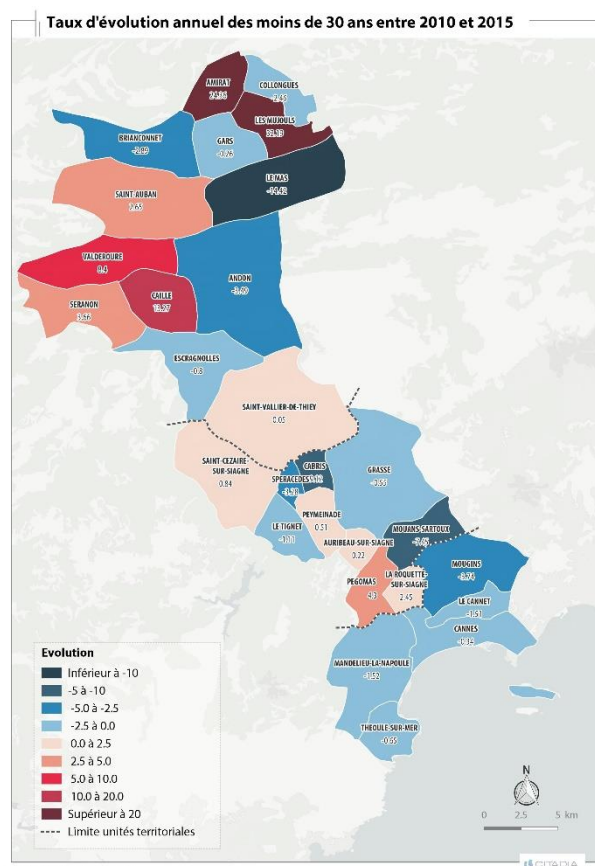


Graphique 8 – Répartition de la population par tranche d'âge au sein du SCoT en 2015

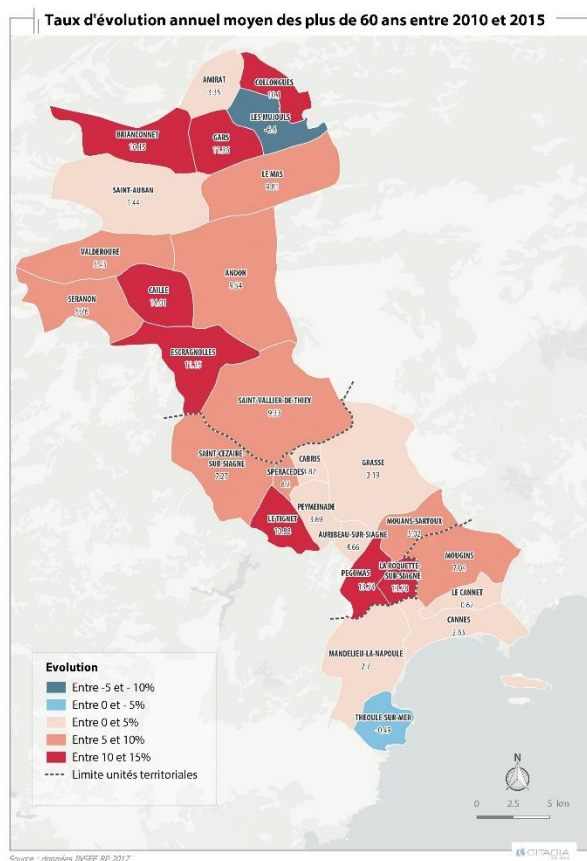
Source : Insee, RP 2017



Carte 7 - Indice de jeunesse au sein du SCOT en 2015



Carte 8 - Evolution des plus de 60 ans au sein du SCOT entre 2010 et 2015



Carte 9 - Evolution de la part des moins de 30 ans au sein du SCOT entre 2010 et 2015

2. Le desserrement des ménages

A l'échelle du SCoT Ouest, la moyenne de la taille des ménages est équivalente à celle des Alpes-Maritimes (une moyenne de 2,2 personnes par ménage pour le SCoT, et 2,1 pour les Alpes-Maritimes).

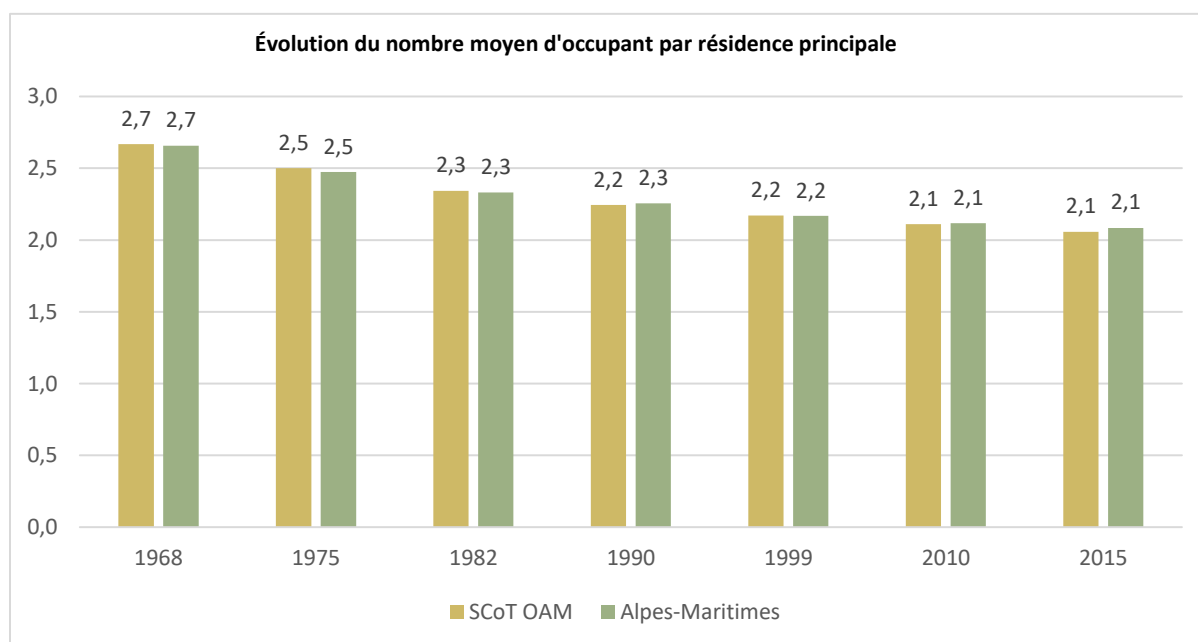
Derrière cet indicateur, les différences entre les entités territoriales sont significatives.

La taille moyenne des ménages de la Bande Littorale est très faible (moins de 1,9 personnes). En décline très forte depuis 1970, elle se stabilise depuis 2008. Entre 40 à 45% des ménages sont composés d'une personne seule, soit l'un des taux les plus bas du territoire national. Plus de 50% des personnes vivant seules sur la Bande Littorale sont des personnes âgées de 65 ans et plus.

Dans le Moyen-Pays (avec une moyenne dépassant 2,3 personnes par ménage), les Communes accueillent plutôt des familles avec enfants, à la recherche d'un foncier au prix moins élevé, afin de disposer notamment d'un jardin, tout en restant à proximité des centralités.

Le Haut-Pays présente une moyenne de 2,26 personnes par ménage, à mi-chemin entre les deux autres entités territoriales, avec un faible desserrement des ménages depuis 1968.

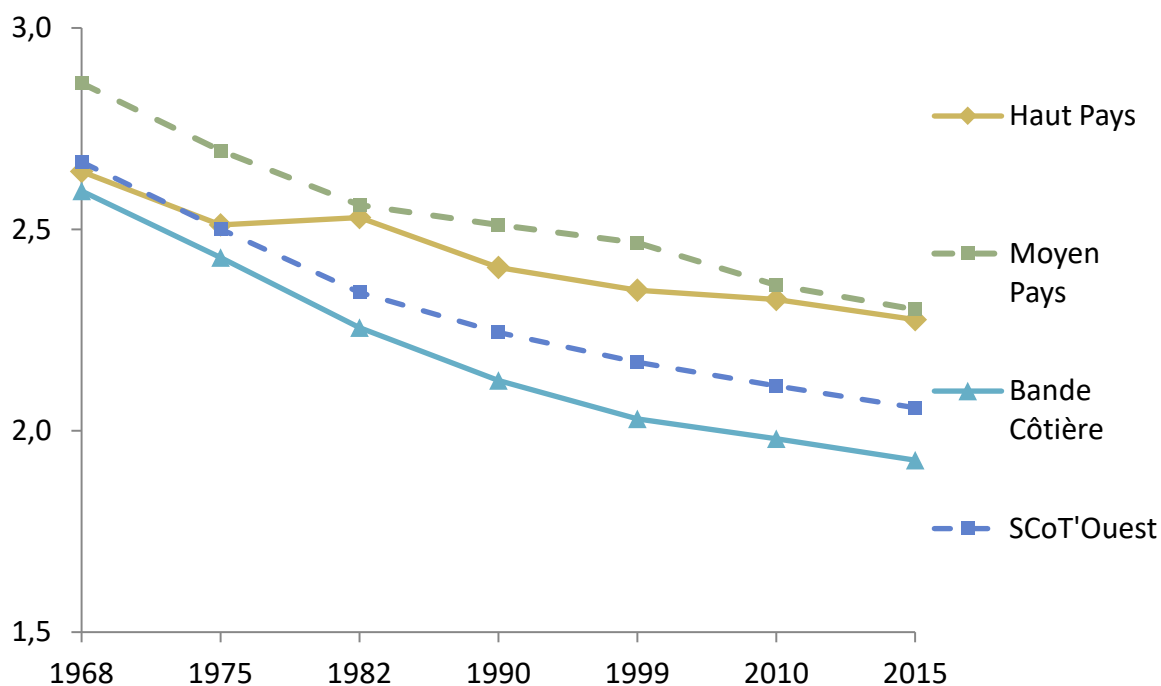
Le desserrement des ménages est un phénomène de société important qui concerne particulièrement le SCoT'Ouest. Avec à la fois un mode de vie urbain (célibat, étudiants, monoparentalité...) et une population âgée (veuvage, dépendance...), la question de la baisse continue du nombre moyen d'occupants par ménage est déterminante pour l'évaluation des besoins en logements du SCoT.



Graphique 15 - Comparaison de l'évolution du nombre moyen d'occupant

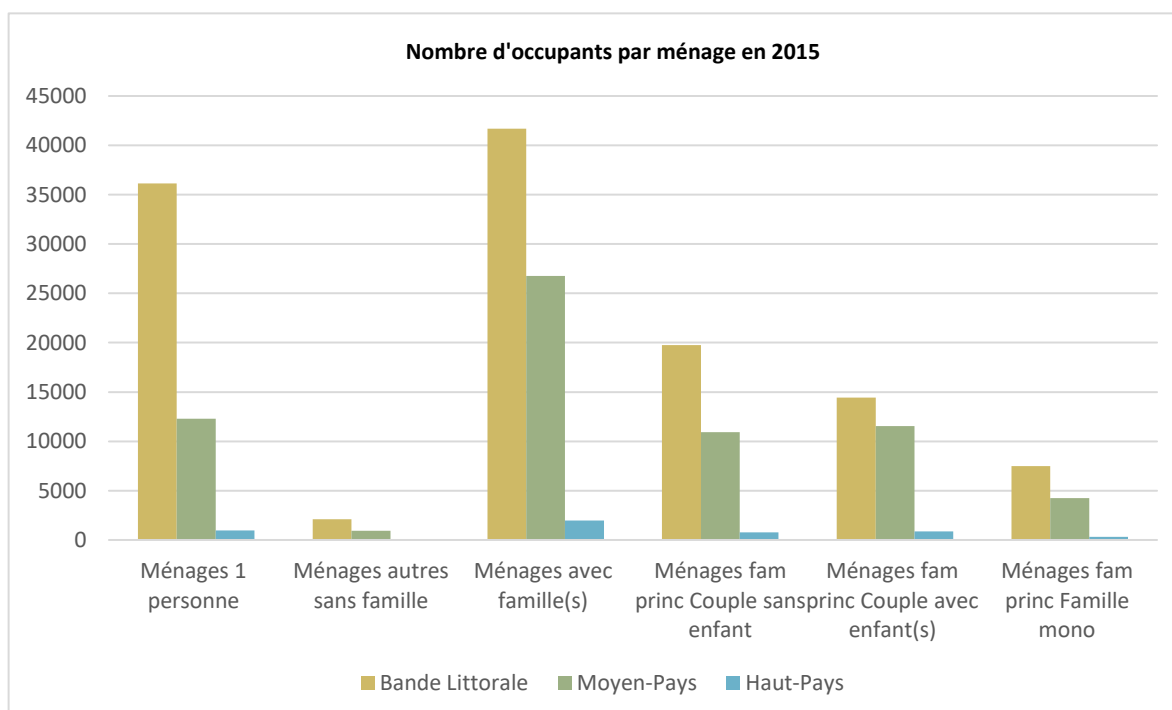
Source : Insee, RP 2017

Évolution du nombre moyen d'occupant par résidence principale pour chaque Entité Territoriale du SCoT'Ouest Alpes Maritimes



Graphique 16- Evolution du nombre d'occupants par résidence au sein du SCoT

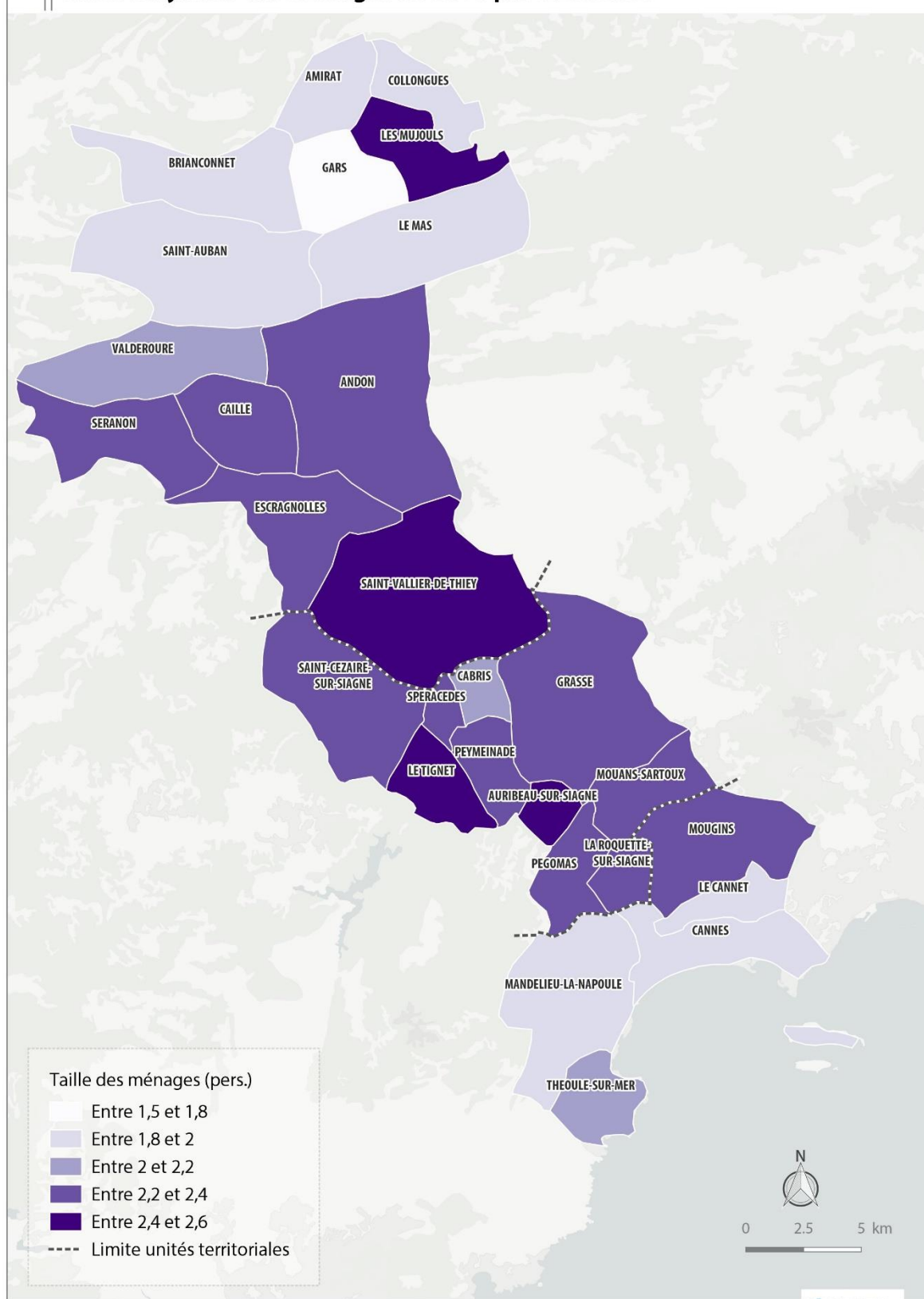
Source : Insee, RP 2017



Graphique 11 – Nombre d'occupants par ménage en 2015 au sein du SCoT'Ouest

Source : Insee, RP 2017

Taille moyenne des ménages en 2015 par commune



Source : données INSEE RP 2017

Carte 10- Taille moyenne des ménages en 2015 au sein du Scot'Ouest

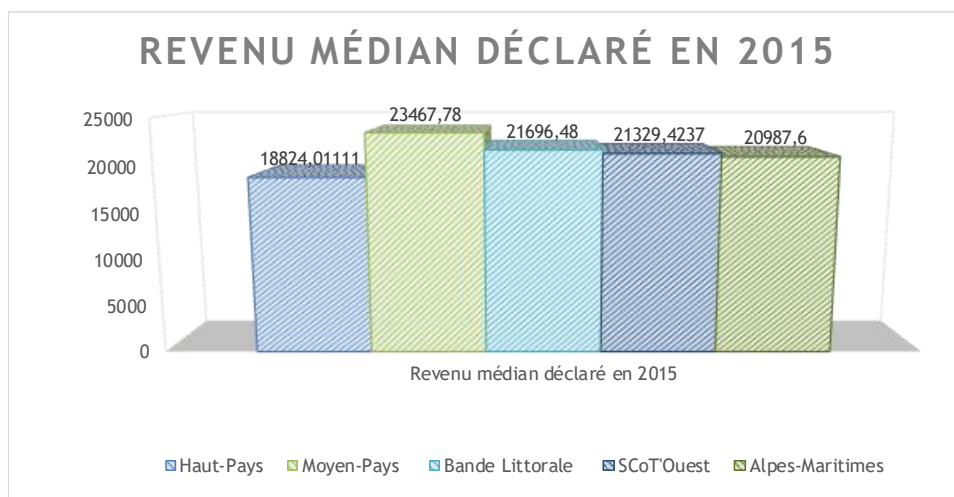
3. Des revenus élevés en moyenne qui masquent de fortes disparités territoriales

Les revenus médians des ménages du SCoT'Ouest sont plus élevés que la moyenne des Alpes-Maritimes, à l'exception notable du Haut-Pays.

Cette donnée médiane ne reflète pas la diversité des territoires :

- Sur Cannes et Grasse, plusieurs quartiers d'habitat reconnus prioritaires aux politiques de la Ville accueillent des familles aux revenus modestes ;

- avec des divergences notables entre communes au sein de chaque entité territoriale, pouvant atteindre plus de 5 000 € annuels de différence entre revenus médians, notamment dans le Haut-Pays.



Graphique 18- Comparaison des Revenus médians déclarés

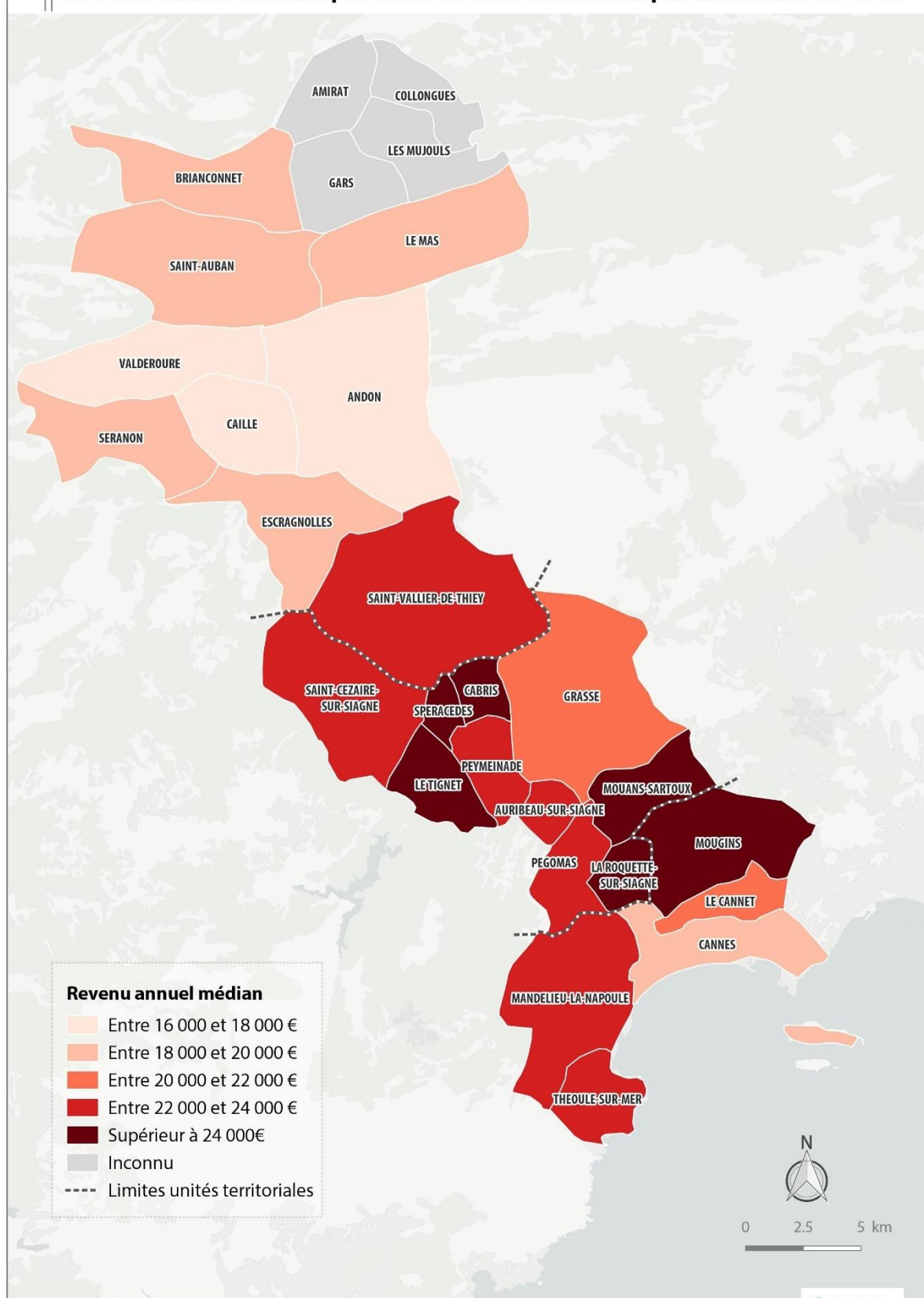
Source : Insee, RP 2017

Entité Territoriale	Communes	Revenu médian déclaré par UC en € en 2015
HAUT-PAYS	Andon	16890
	Briançonnet	18757
	Caille	17887
	Escragnolles	18648
	Le Mas	19948
	Saint-Auban	18810
	Saint-Vallier-de-Thiey	22128
	Séranon	18901
	Valderoure	17447
MOYEN-PAYS	Auribeau-sur-Siagne	23917
	Cabris	24619
	Grasse	20623
	Mouans-Sartoux	24826
	Pégomas	22683
	Peymeinade	23005
	La Roquette-sur-Siagne	24116
	Saint-Cézaire-sur-Siagne	22251
	Spéracèdes	24237
	Le Tignet	24401
BANDE LITTORALE	Cannes	19245
	Le Cannet	20052
	Mandelieu-la-Napoule	22156
	Mougins	24867
	Théoule-sur-Mer	22164

Tableau 1 – Revenu médian déclaré par unité de consommation en 2015

Source : Insee, RP 2017

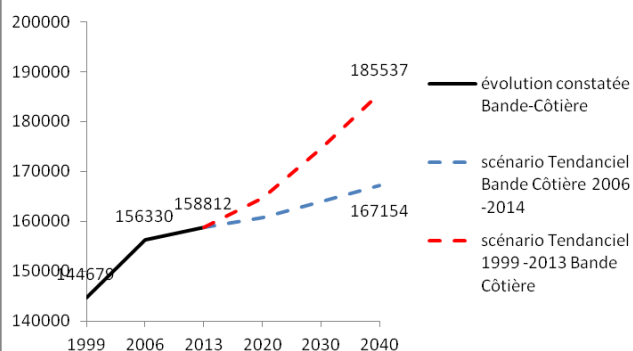
Revenu annuel médian par unité de consommation par commune en 2015



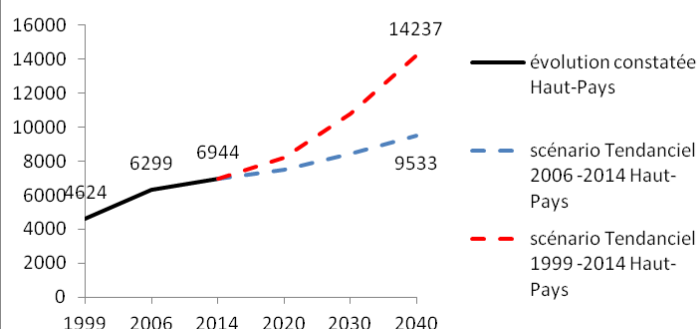
Source : Données INSEE RP 2017

Carte 11- Revenu annuel médian par unité de consommation au sein du SCOT en 2015

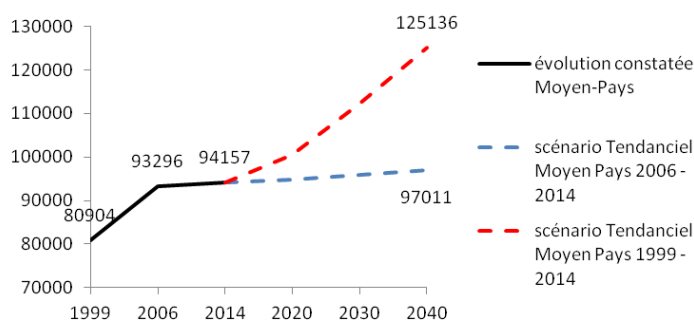
Projections démographiques de la Bande Côtière en 2040 selon deux scénarii



Projections démographiques du Haut-Pays en 2040 selon deux scénarii



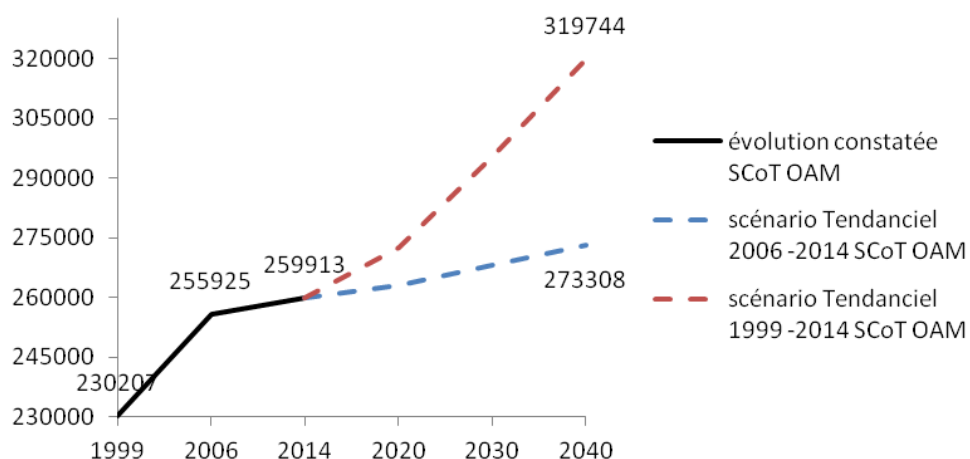
Projections démographiques du Moyen-Pays en 2040 selon deux scénarii



Les projections démographiques portées à 2040 mettent en évidence, avant le choix établi par le Conseil Syndical dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT :

- le caractère irréaliste d'une reprise de la croissance tendancielle de la période 1999-2014 ;
- la perspective d'une croissance plus douce, certainement différenciée en fonction des entités territoriales.

Projections démographiques du SCoT'Ouest en 2040 selon deux scénarii



Graphique 19- Projections démographique
Source : Insee, RP 2017

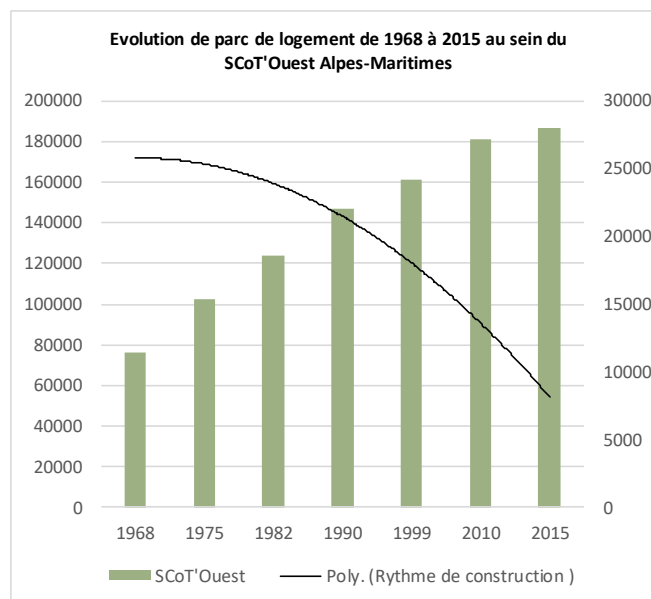
2. HABITAT

A. Le parc de logements et son évolution

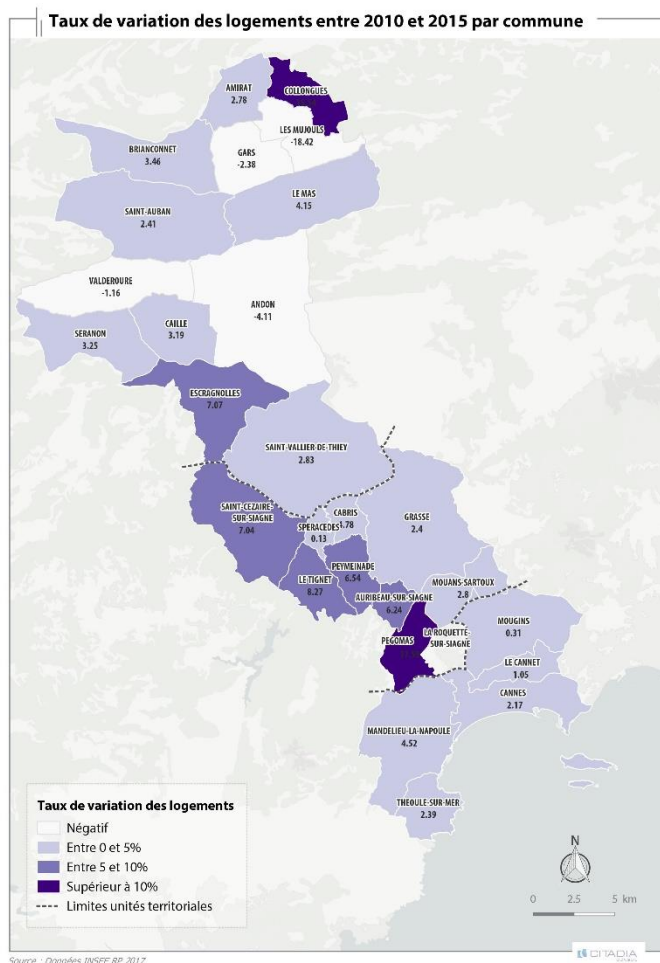
1. Une réduction de la croissance du parc

Le SCot'Ouest disposait, en 2015 (données INSEE 2017), d'un parc de 186 458 logements, soit une multiplication de son volume par 2.4 depuis 1968. Le SCot'Ouest accueille 1 logement sur 4 des Alpes-Maritimes.

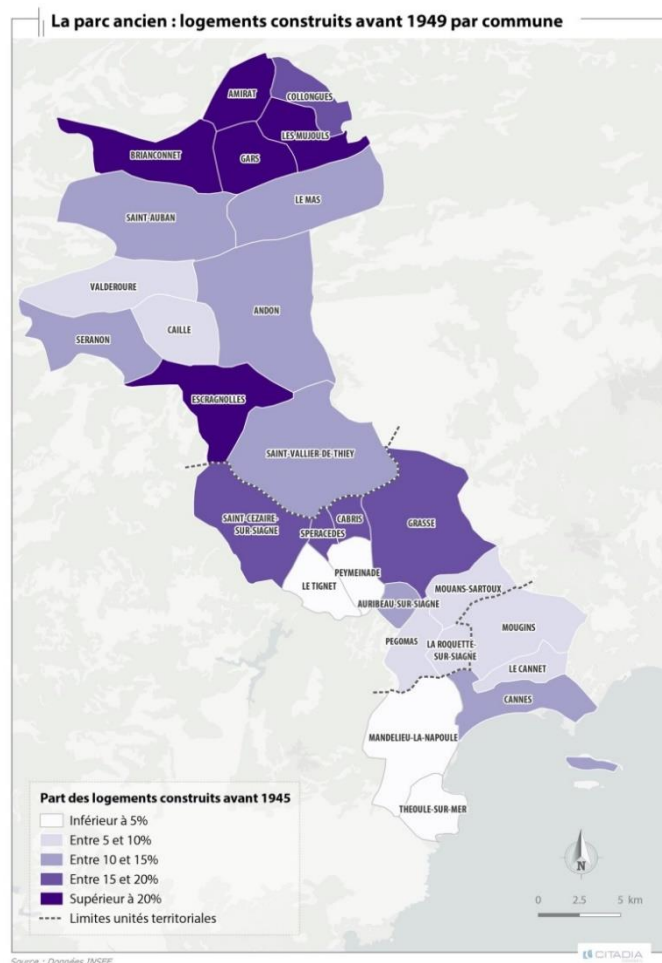
Après une forte croissance entre 1968 et 1999 (+16.3 % par an en moyenne), le rythme de progression s'est nettement atténué depuis 1999 pour atteindre **+7% par an**, ce qui reste une dynamique soutenue comparée à bon nombre d'autres territoires au niveau national. L'offre de logements du SCot'Ouest se concentre à **70% sur la Bande Littorale**, bien qu'actuellement ce soit le Moyen-Pays qui connaisse la croissance du parc de logement la plus vive.



Graphique 20- Evolution du parc de logement au sein du SCot'Ouest



Carte 13 - Taux de variation des logements entre 2010 et 2015



Carte 12 - Logements construits avant 1949

2. La construction neuve en recul

L'analyse des statistiques SITADEL (base de données nationale de la construction) met en évidence un rythme moyen de construction de 1 111 logements par an entre 2006 et 2015. Sur cette période, **le logement collectif représente 67% de la construction neuve**. Le Moyen-Pays et la Bande Littorale produisent nettement plus de logements collectifs, là où le logement individuel demeure la typologie dominante dans le Haut-Pays.

Le logement et la Bande Littorale

Le rythme de construction annuel moyen de la Bande Littorale sur la période 2006-2015 est de 657 logements par an soit 6 574 unités construites sur la période. Cette unité territoriale comptabilise le plus gros volume de mises en chantier. Le marché de la construction neuve est essentiellement composé de logements collectifs (81 %) suivis des logements individuels (12 %) et des résidences* (7%).

**Les logements en résidences (résidences pour personnes âgées, pour étudiants, de tourisme, etc.) se caractérisent par la fourniture de services individualisés (de loisirs, de restauration, de soins ou autres) en plus du gîte. Les foyers ou les hôtels qui ne comportent que des chambres et des services communs sont classés dans les locaux d'hébergement hôtelier et non dans les logements. (Définition Sit@del)*

Cannes enregistre le plus grand nombre de logements neufs mis en chantier avec près de **56% de la production de la Bande Littorale**.

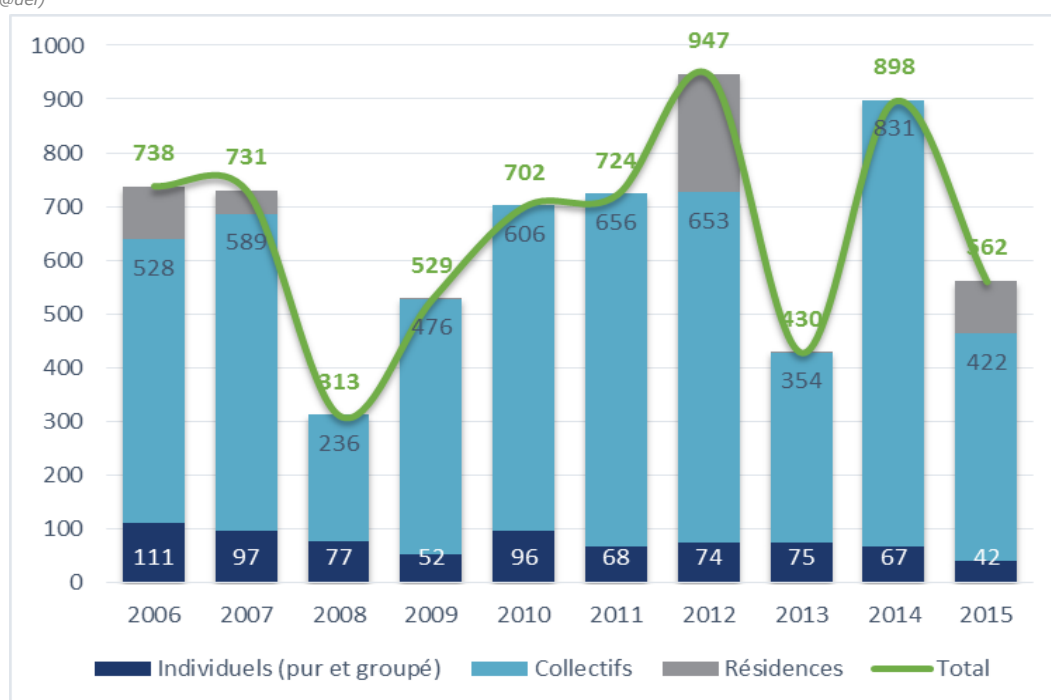
Le logement et le Moyen-Pays

Le rythme moyen de construction annuel sur la période 2006-2015 est de près de 420 logements par an soit 4 198 unités construites sur la période. Le marché de la construction neuve est composé de 52 % de logements collectifs, de 37 % de logements individuels et de 11 % de résidences.

Grasse enregistre le plus grand nombre de logements neufs mis en chantier avec près de **40% de la production du Moyen-Pays**.

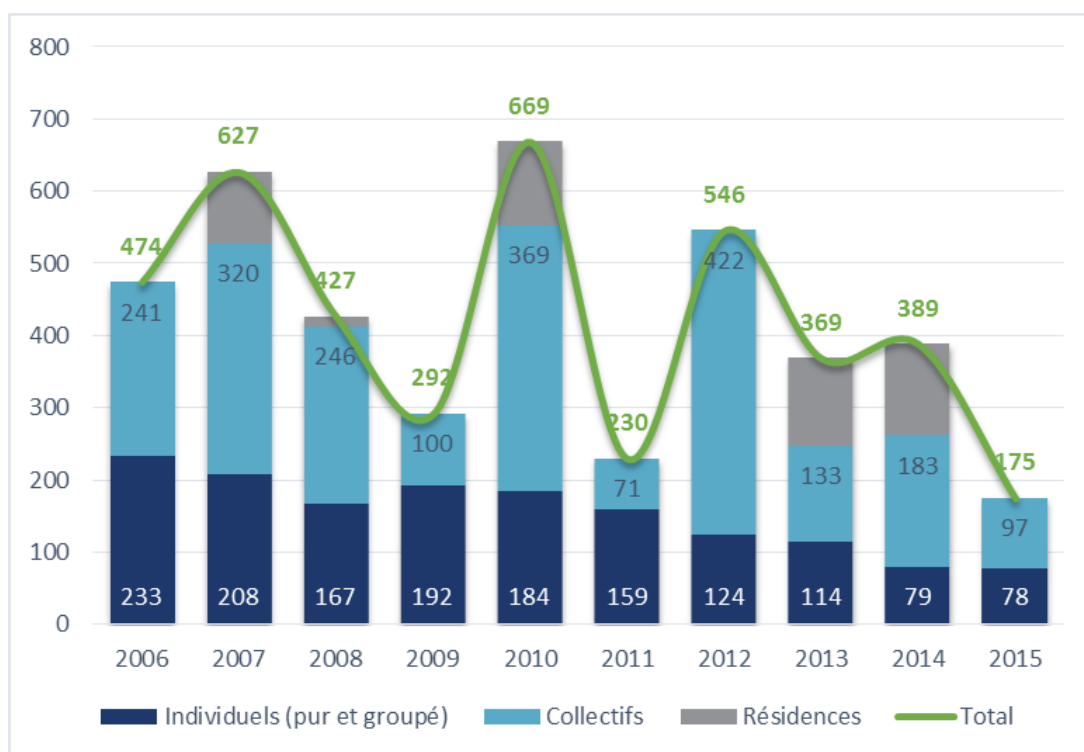
Le logement et le Haut-Pays

Le rythme moyen de construction annuel du Haut-Pays sur la période 2006-2015 est de près de 34 logements par an soit 341 logements sur la période. Le marché de la construction neuve est dans ce cas essentiellement porté par du logement individuel, (95 % des mises en chantier). **Saint-Vallier-de-Thiey** enregistre le plus grand nombre de logements neufs mis en chantier avec plus de **34 % de la production du Haut-Pays**.

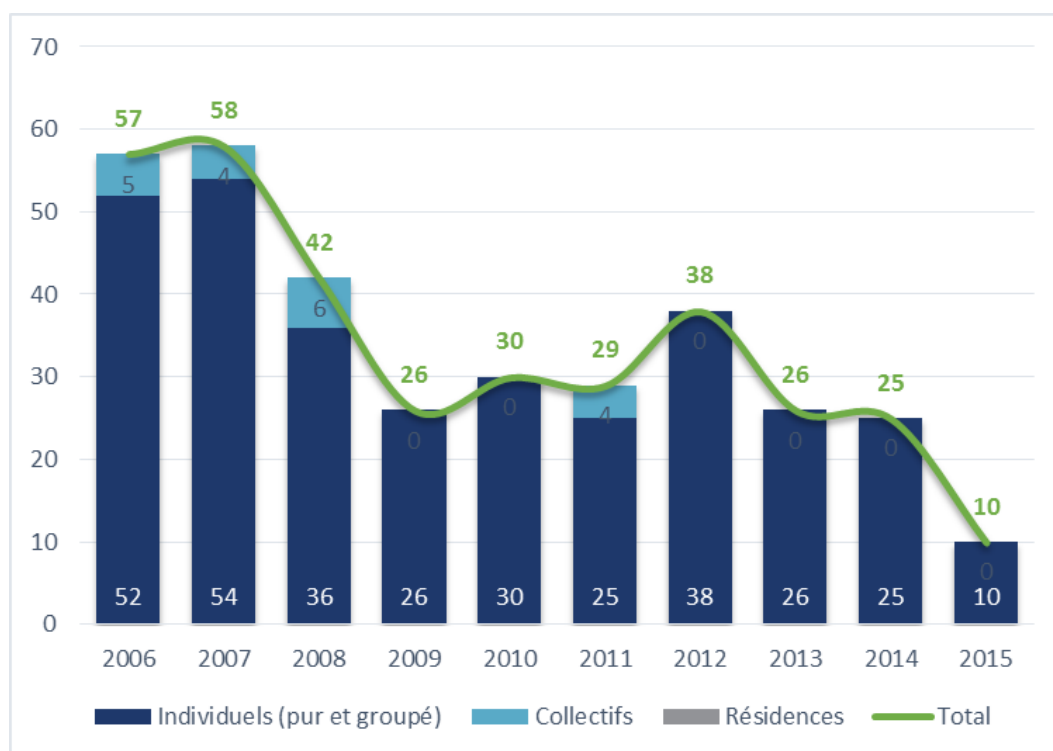


Graphique 15 - Les chantiers logements commencés sur la Bande Littorale sur la période 2006-2015

Source : Sit@del2



Graphique 16- Les chantiers logements commencés dans le Moyen-Pays sur la période 2006-2015
Source : Sit@del2

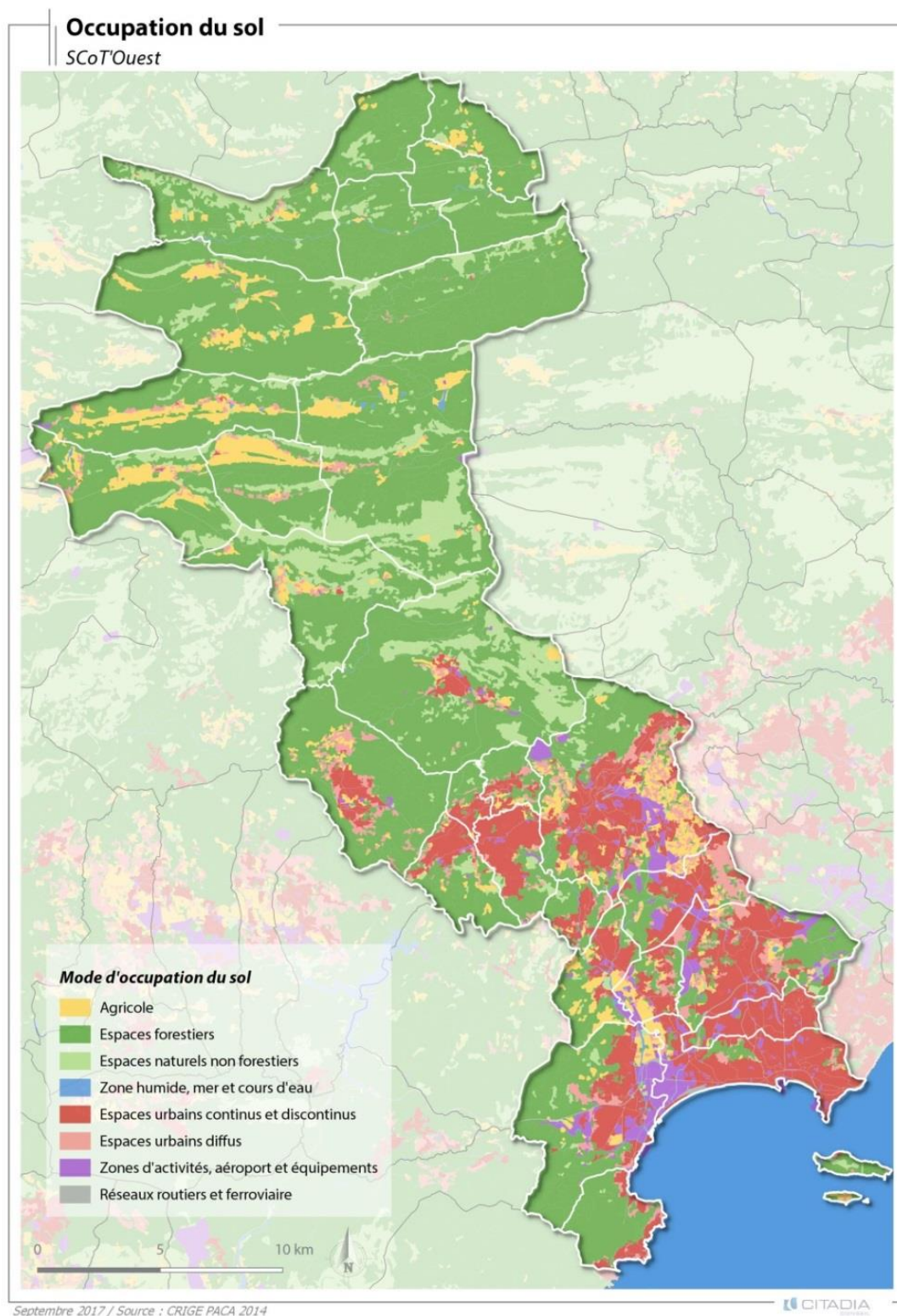


Graphique 21- Les chantiers logements commencés dans le Haut-Pays sur la période 2006-2015
Source : Sit@del2

B. La tache urbaine résidentielle

Cette forte progression du parc de logements sur le territoire du SCoT s'est traduite par une poussée très nette de l'urbanisation, repoussant les limites des espaces naturels.

La lecture de la carte d'occupation des sols souligne la présence de l'habitat diffus dans le Haut-Pays tandis que le Moyen-Pays et la Bande littorale présentent un tissu urbain plus dense.



Carte 14- Occupation du sol sur le territoire du SCoT'Ouest

1. L'ampleur de la résidence secondaire et du logement vacant

Depuis 1999, seul le nombre de résidences principales a augmenté (+ 19,8 % en 11 ans), tandis que le nombre de résidences secondaires a légèrement diminué (- 0,5 % en 11 ans).

L'importance du stock des résidences secondaires reste un élément caractéristique du territoire du SCoT'Ouest puisqu'elles représentent encore 42% du volume de logements, soit plus de 2 logements sur 5.

Le nombre de logements vacants a, lui, faiblement augmenté (+ 1,1 % en 11 ans), il diminue globalement en volume sur le territoire, compte tenu de l'augmentation générale du parc. Malgré tout, le SCoT'Ouest compte près **10 600 logements vacants** avec des pointes notables de logements non occupés **dans le Haut-Pays**.

Les résidences secondaires restent un segment actif de la production de logements dans le SCoT'Ouest, notamment sur la Bande Littorale où l'investissement locatif est un moteur de la construction neuve.

La résidence secondaire est également un pilier de l'économie touristique azurée avec des taux de fréquentation bien plus élevés dans l'année que sur d'autres territoires touristiques, en raison de la très bonne accessibilité de la Côte d'Azur, de l'ampleur des manifestations et de son attractivité.

2015	Parc de logement selon le type		Répartition des logements selon le type	
	SCoT'Ouest	Département	SCoT'Ouest	Département
Résidences principales	122 933	506 698	66 %	67 %
Résidences secondaires	53 886	187 112	29 %	25 %
Logements vacants	9 639	64 113	5 %	8 %

Tableau 2 – Comparaison de la répartition des logements par type au sein du Département et du SCoT'Ouest

Source : Insee, RP 2017

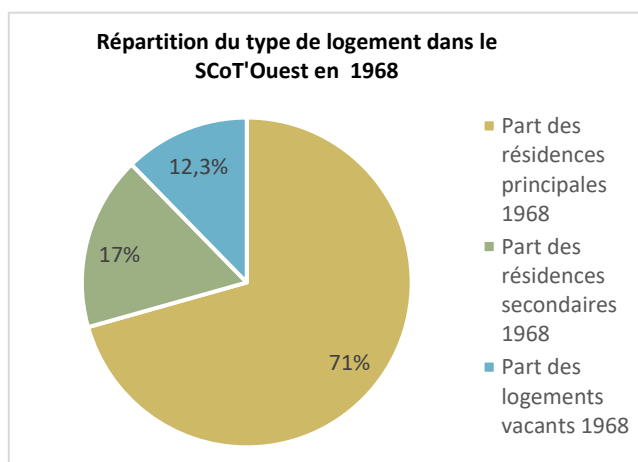


Figure 1 - Répartition du type de logement au sein du SCoT'Ouest en 1968

Source : Insee, RP 2017

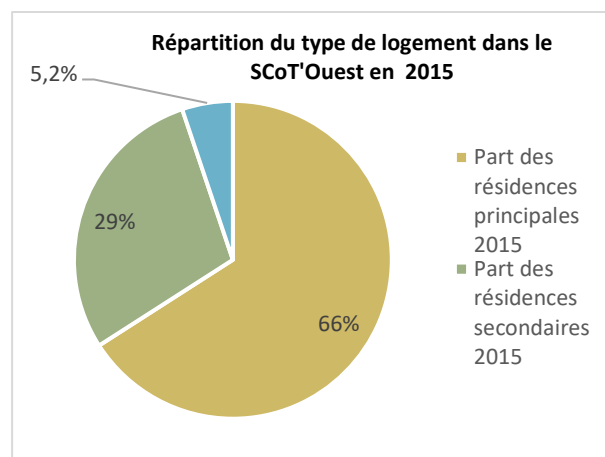


Figure 2 - Répartition du type de logement au sein du SCoT'Ouest en 2015

Source : Insee, RP 2017

Répartition du type de logement dans la Bande Littorale du SCoT Ouest Alpes-Maritimes en 2015

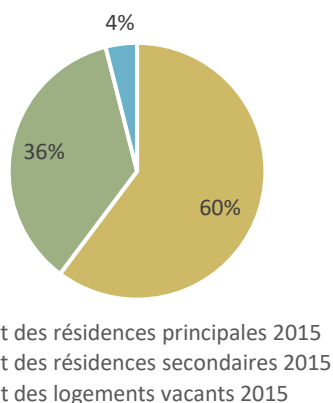


Figure 3 - Répartition du type de logement au sein de la Bande Littorale du SCoT'Ouest
Source : Insee, RP 2017

Répartition du type de logement dans le Moyen-Pays du SCoT Ouest Alpes-Maritimes en 2015

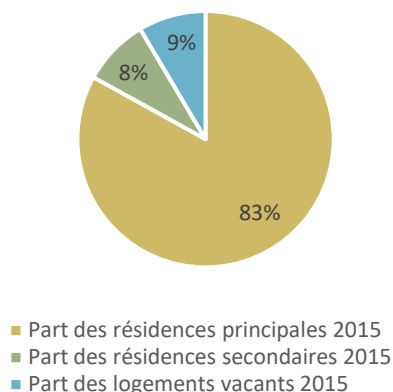


Figure 4 - Répartition du type de logement au sein du Moyen-Pays du SCoT'Ouest
Source : Insee, RP 2017

Répartition du type de logement dans le Haut-Pays du SCoT Ouest Alpes-Maritimes en 2015

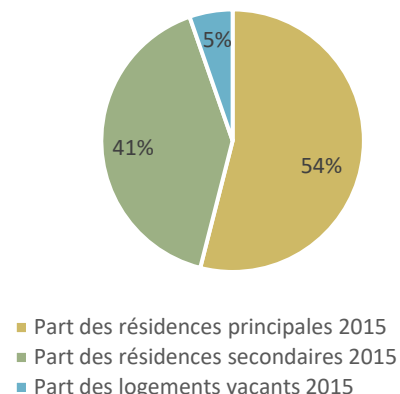
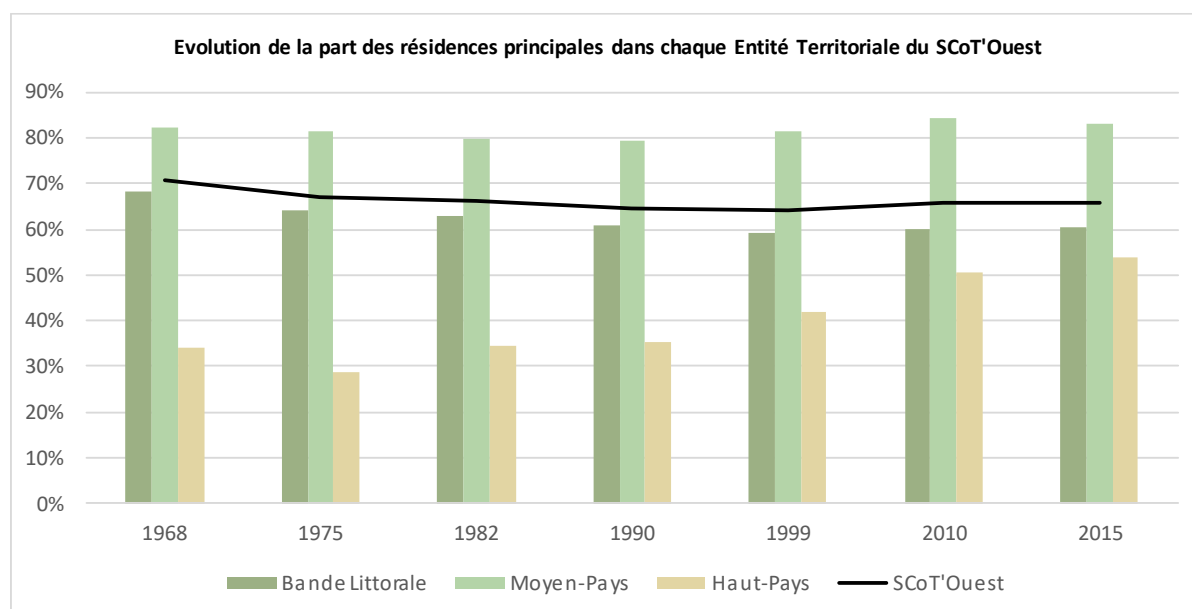


Figure 5 - Répartition du type de logement au sein du Haut-Pays du SCoT'Ouest
Source : Insee, RP 2017



Graphique 31 - Evolution de la part des résidences principales au sein du SCoT'Ouest
Source : Insee, RP 2017

LES DONNEES CLES DE LA RESIDENCE SECONDAIRE DANS LE SCOT

51 456 résidences secondaires, soit plus de 256 925 lits estimés (code du tourisme - 1 résidence secondaire = 5 lits)

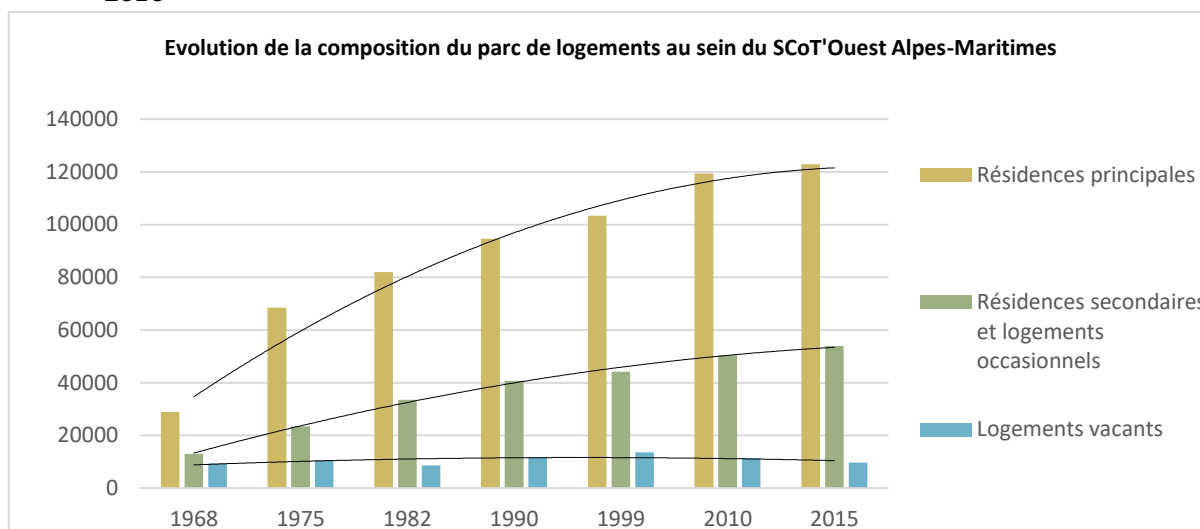
Sur le littoral du SCoT, le nombre de **résidences secondaires** est de 42 564, ce qui équivaut à presque **1/3 du parc de logement**.

Le Haut-Pays du SCoT présente un taux de résidences secondaires de 41% du parc.

A Théoule-sur-Mer, le taux de résidences secondaires atteint 75% du parc de logement.

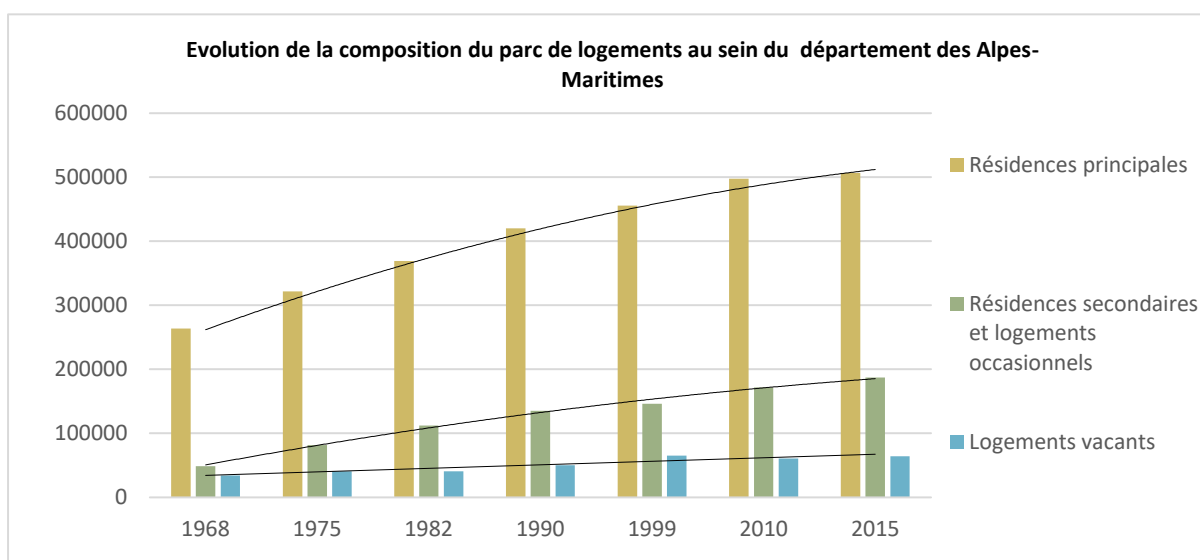
Dans le Moyen-Pays, la part de résidences secondaires est de 8%, le taux le plus bas du SCoT'Ouest.

2. Composition du parc de logements en 2016



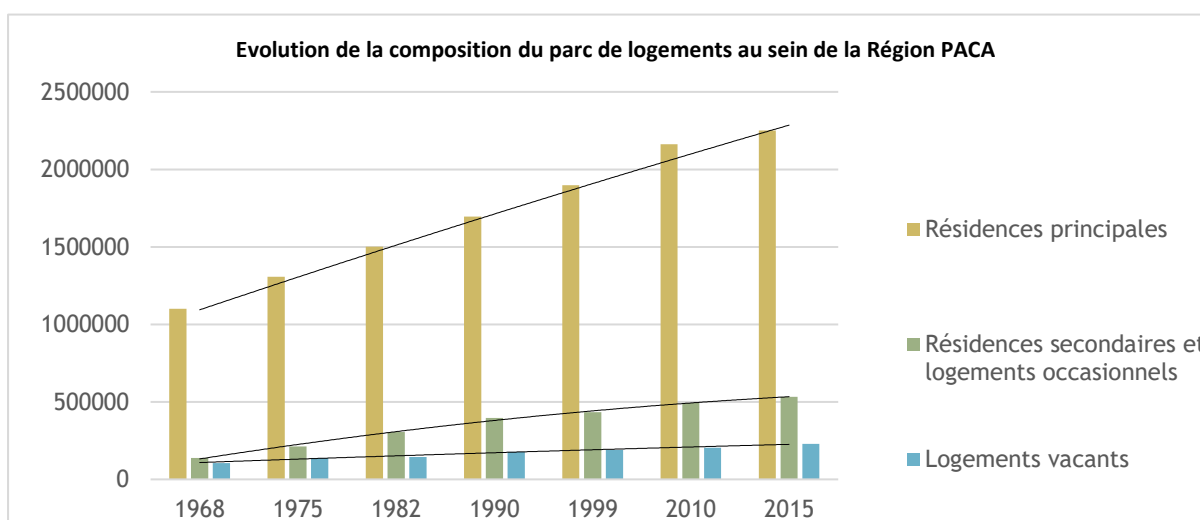
Graphique 39 - Evolution de la composition du parc de logement au sein du SCoT

Source : Insee, RP 2017



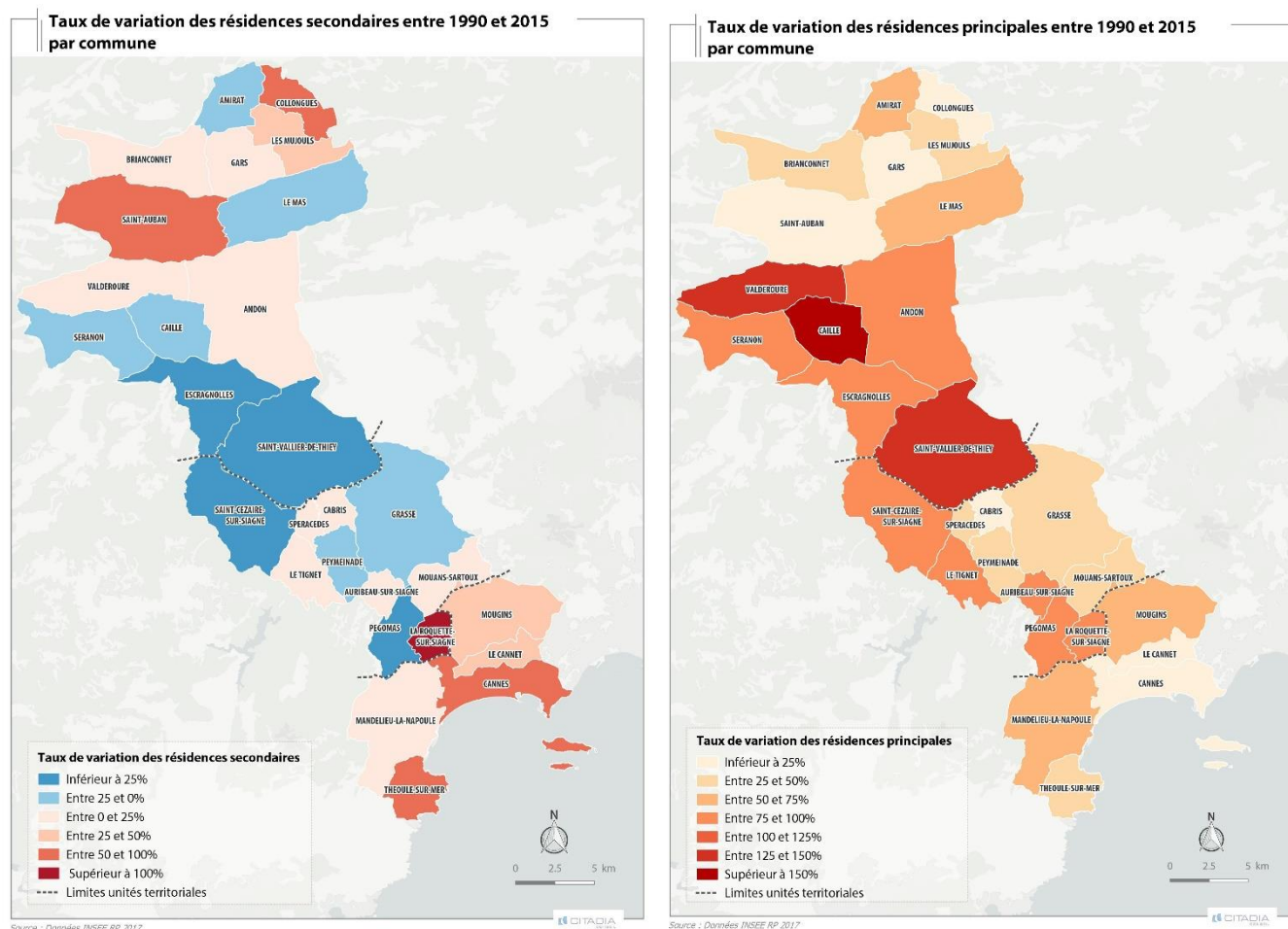
Graphique 36 - Evolution de la composition du parc de logement au sein du Département

Source : Insee, RP 2017



Graphique 34 - Evolution de la composition du parc de logement au sein de la Région

Source : Insee, RP 2017



Carte 16- Taux de variation des résidences secondaires et principales au sein du Scot'Ouest entre 1990 et 2015

3. Les emménagements et déménagements sur le SCoT en 2014

La mobilité résidentielle entre le SCoT et les territoires voisins

Les migrations résidentielles sont nombreuses entre le SCoT et les territoires voisins, soulignant ainsi que nombre de trajectoires résidentielles sont ponctuelles sur le SCoT'Ouest.

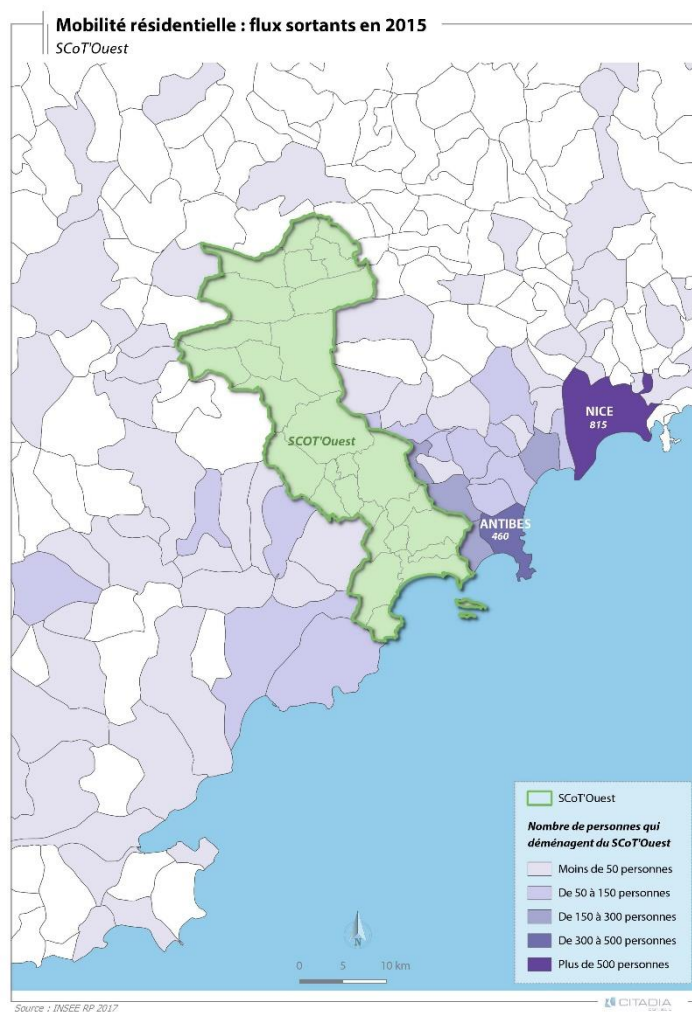
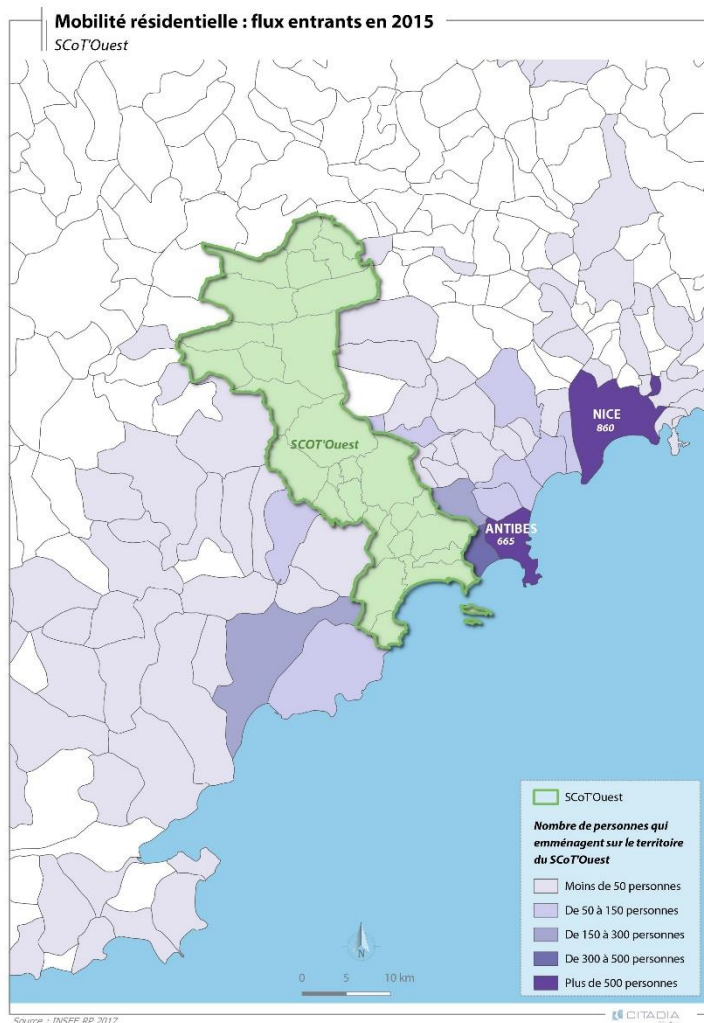
En synthèse :

- **le territoire perd sa population la plus jeune**, un indicateur qui paraît combiner à la fois le déménagement des jeunes ménages avec enfants à l'Ouest du SCoT (Pays de Fayence, Dracénie, CAVEM...) où le logement et le foncier sont moins chers ; et le départ des classes d'âge entrant dans les études supérieures (14,3% des sortants)
- **la population entrante est plus âgée**, pas systématiquement retraitée (14% des entrants) mais plutôt **en seconde partie de vie active**.
- la population entrante est aussi une population à **revenu moyen** (presque 45% est employé ou ouvrier) pour laquelle l'offre d'habitat doit être importante et abordable pour répondre à ses capacités d'accès au logement.

	entrants	sortants
<25 ans	30,48%	37,55%
25-39 ans	31,06%	30,15%
40-64 ans	24,53%	21,97%
>64 ans	13,93%	10,33%

	entrants	sortants
Actifs ayant un emploi	44,36%	40,33%
chômeurs	12,02%	12,67%
retraités	16,80%	12,46%
étudiants	6,88%	14,29%
moins de 14 ans	13,49%	14,46%
femmes/hommes au foyer	2,56%	2,37%
autres inactifs	3,89%	3,41%

	entrants (%)	sortants (%)
Agriculteurs exploitants	0,14%	0,43%
artisans, commerçant et chef d'entreprise	8,39%	8,50%
Cadre et professions intellectuelles supérieures	19,64%	20,00%
professions Intermédiaires	27,82%	26,51%
Employés	28,98%	29,60%
Ouvriers	15,04%	14,96%



Carte 17- Les mobilités résidentielles au sein du SCoT'Ouest en 2015

La mobilité résidentielle sur le territoire

Les données relatives à la mobilité résidentielle mettent en évidence une forte attractivité résidentielle du SCoT, les flux entrants représentant 53% de la totalité des échanges. Les données soulignent aussi une rotation importante au sein même du SCoT (28.4% des migrations résidentielles).

Comme facteurs explicatifs, les acteurs de l'immobilier évoquent le prix du loyer ou du foncier et le processus de « première résidence » : les nouveaux arrivants accèdent à un logement « non choisi » souvent peu adapté, puis recherchent ensuite un logement plus adéquat. La volonté de se rapprocher du lieu de travail peut aussi être un facteur explicatif de ce phénomène.

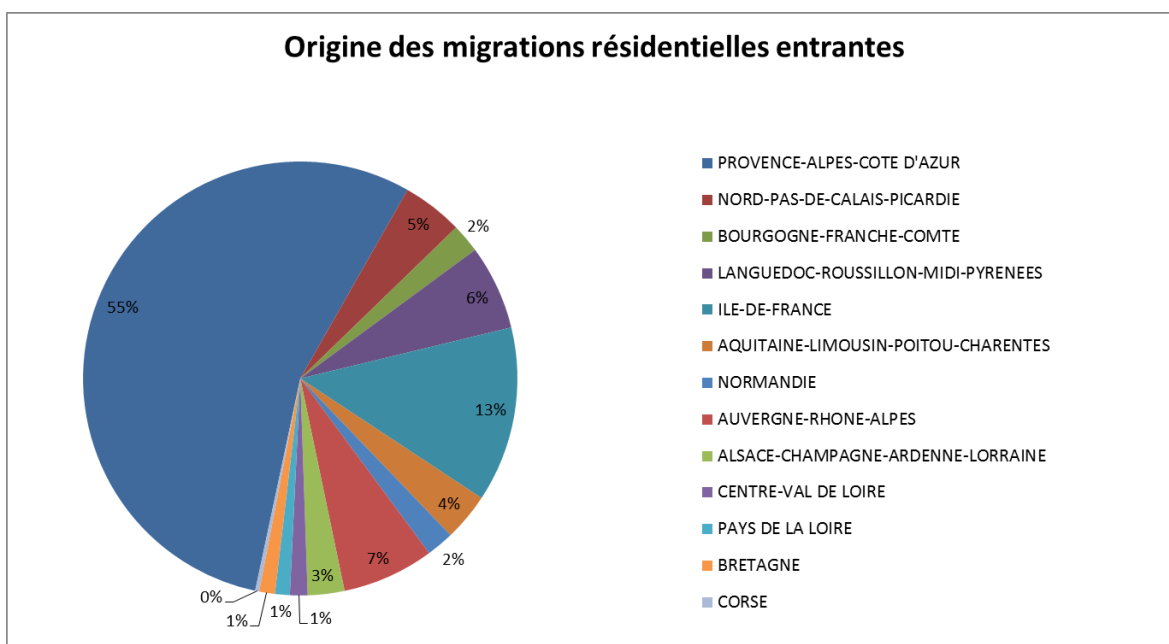


Figure 6 – Origines des migrations résidentielles entrantes
Source : Insee, RP 2017

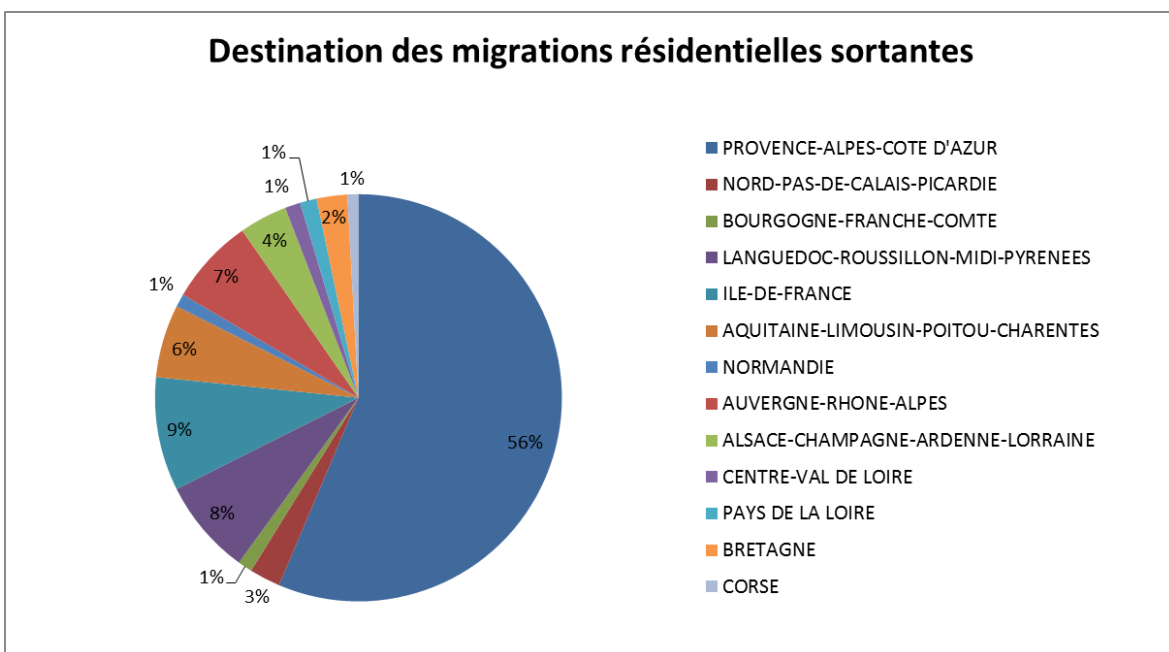


Figure 10 – Destinations des migrations résidentielles sortantes
Source : Insee, RP 2017

4. Des déplacements domicile-emploi conséquents

Les déplacements domicile-travail sont en forte croissance sur l'ensemble du SCoT'Ouest, qu'ils soient en direction des 28 communes du SCoT où qu'ils soient orientés vers les territoires voisins, en particulier Sophia-Antipolis et la Métropole Nice Côte d'Azur.

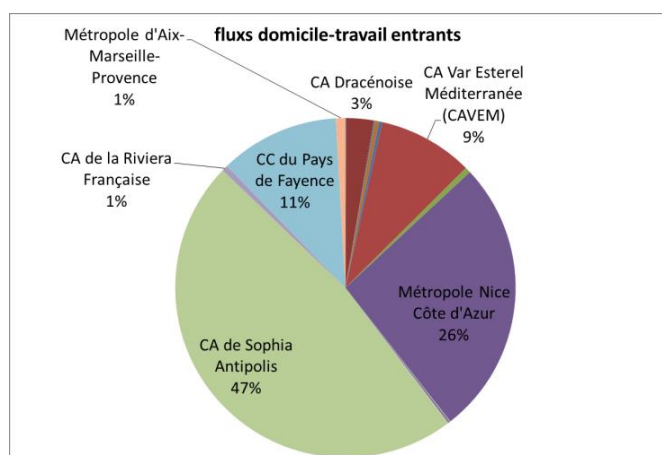


Figure 8 – Flux domicile-Travail entrants dans le SCoT'Ouest

Source : Insee, RP 2017

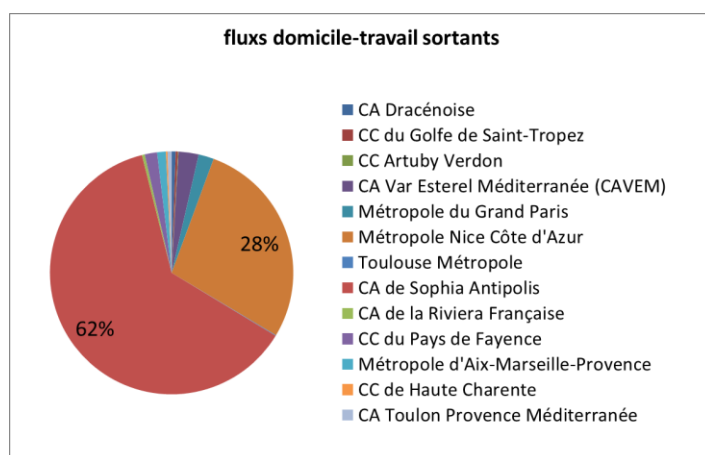
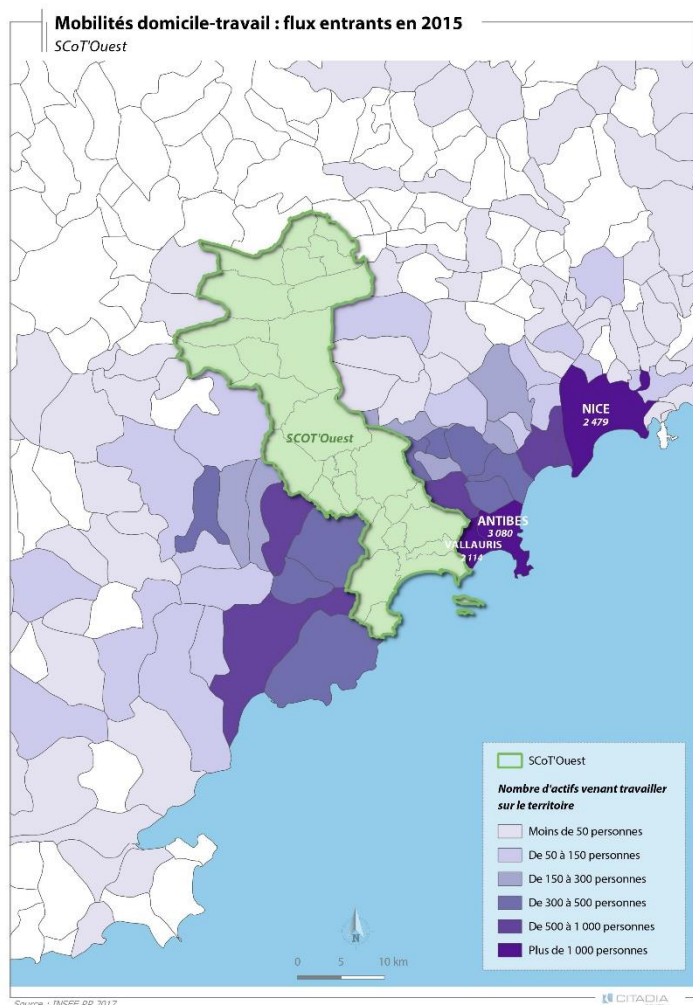
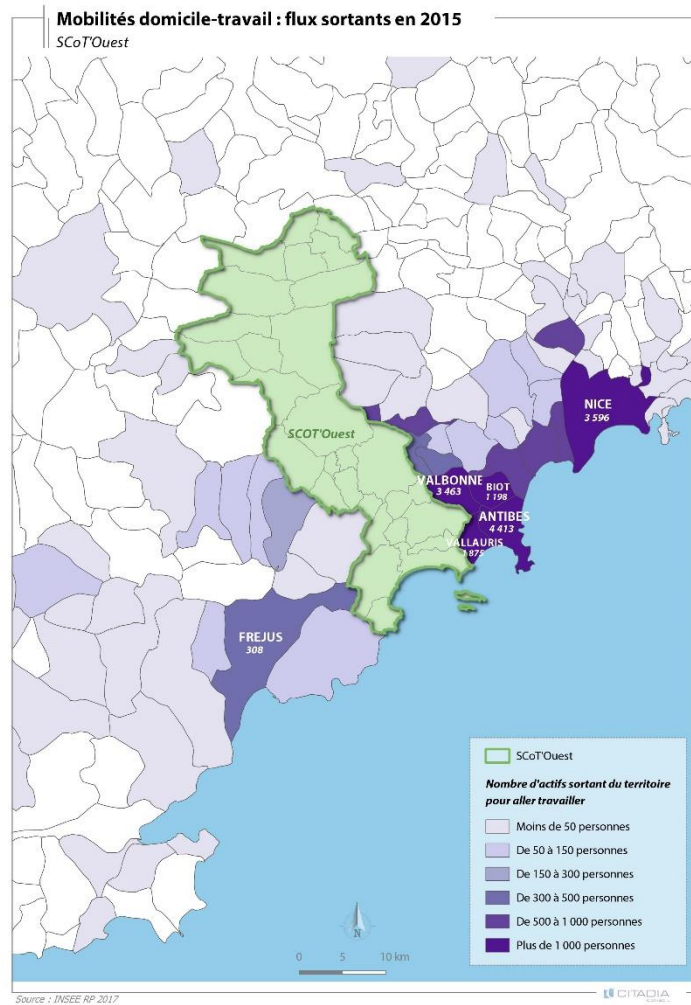


Figure 9 – Flux domicile-Travail sortants du SCoT'Ouest

Source : Insee, RP 2017

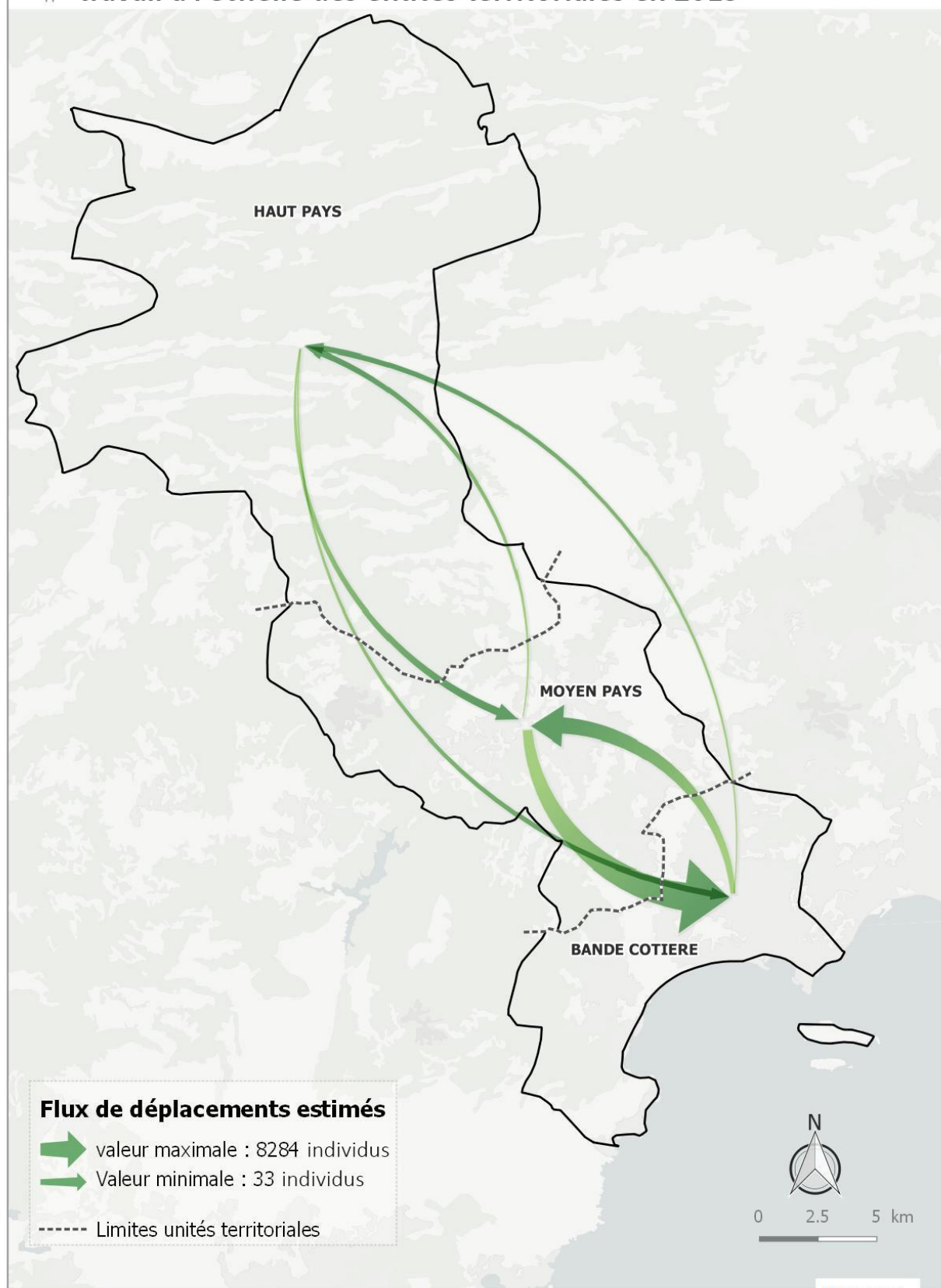


Carte 19 – Mobilités Domicile-Travail entrantes dans le SCoT'Ouest en 2015



Carte 22 – Mobilités Domicile-Travail sortantes du SCoT'Ouest en 2015

Les déplacements entre le lieu de résidence et de travail à l'échelle des entités territoriales en 2015



Source : Données INSEE RP 2017

Carte 24 – Mobilités professionnelles au sein du SCOT'Ouest en 2015

C. La diversité de l'offre de logements

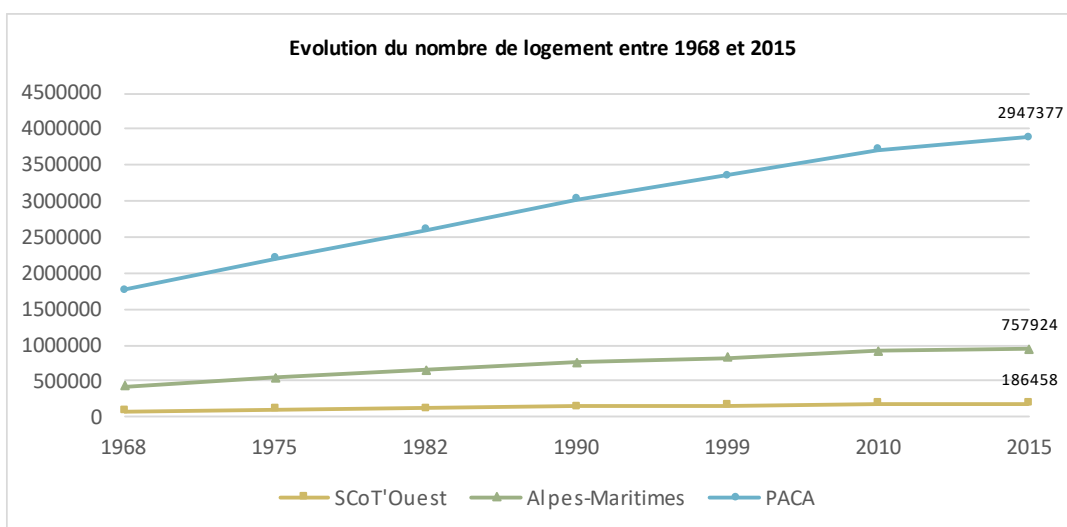
1. Les caractéristiques des résidences principales

Un parc d'habitat récent

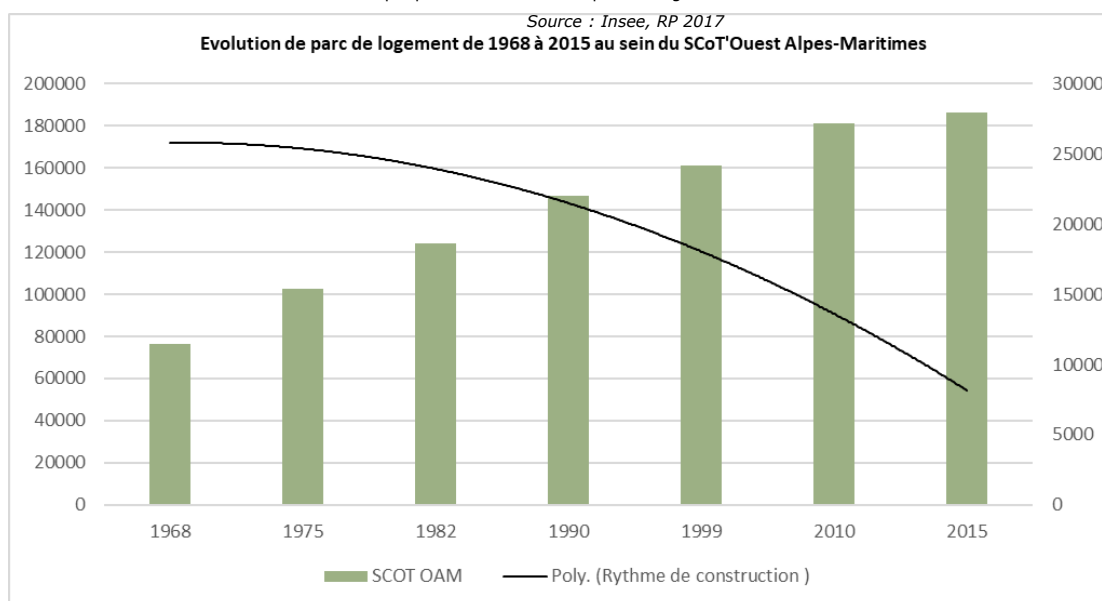
De manière générale, la plus grande partie du parc de logement s'est constituée au cours des années 70-90. L'habitat ancien, sous représenté (0,34% des logements construits avant 1945), est toutefois concentré sur des noyaux importants (vieille ville de Grasse, centre-ville de Cannes, Haut-Pays) et fait le plus souvent l'objet de démarches spécifiques de réhabilitation.

La période 1968-1990 s'inscrit comme une période de construction intense atteignant, en moyenne, 3200 logements par an. Si l'on constate une diminution du rythme de construction depuis 1968, la construction n'en demeure pas moins importante jusqu'en 2008.

Depuis cette date, le rythme d'augmentation du nombre de logements (neufs, réhabilités, créés...) a nettement fléchi - se situant désormais autour de 1 400 logements supplémentaires par an.



Graphique 50 – Evolution du parc de logement entre 1968 et 2015



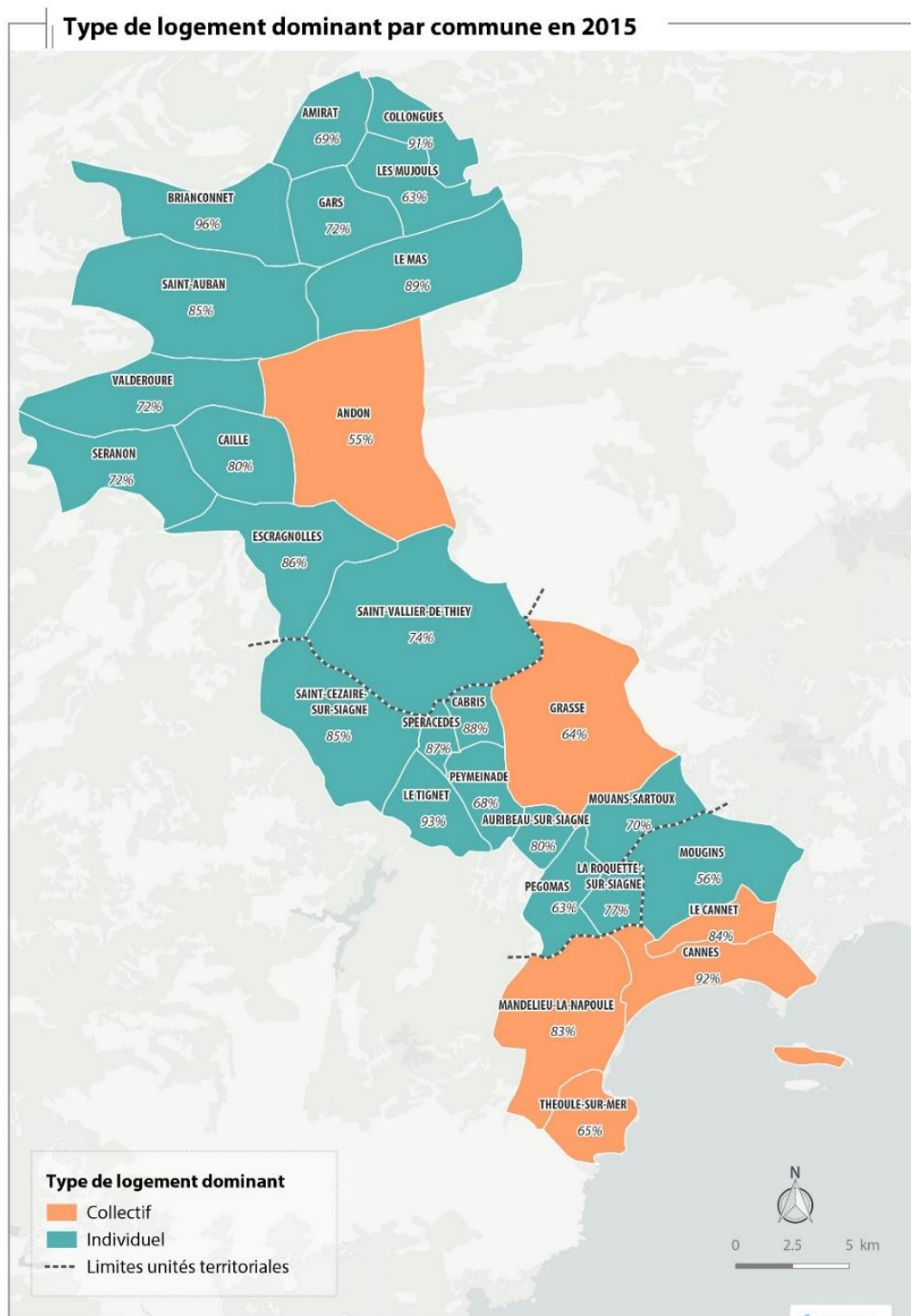
Graphique 42 – Evolution du parc de logement du SCOT'Ouest entre 1968 et 2015

Source : Insee, RP 2017

**Du collectif dans les cœurs d'agglomération
et de l'habitat individuel en seconde
couronne et dans les communes rurales**

L'offre d'habitat sur le SCoT'Ouest est partagée
entre :

- le type d'habitat individuel dominant dans le Haut-Pays et le Moyen-Pays ;
- l'habitat collectif prédominant sur Grasse et sur les communes littorales :



Source : Données INSEE RP 2017

Carte 402 – Type de logements dominant par commune du SCoT'Ouest en 2015

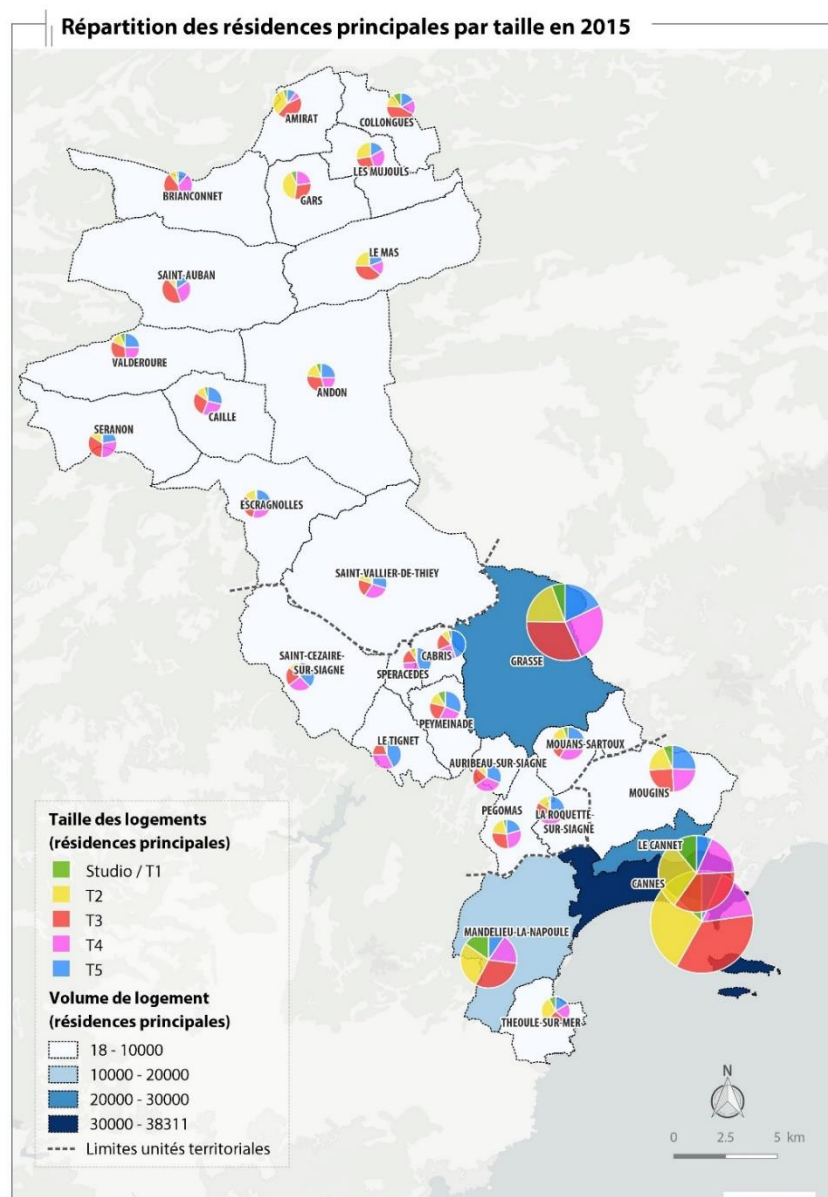
La taille moyenne des logements

En moyenne, le SCoT'Ouest est un territoire de grands logements avec près de 55% du parc constitué de 4-5 pièces.

La Bande Littorale est l'unité territoriale où la part des petits logements est la plus importante, conformément à la structuration des ménages dont le nombre moyen d'occupants est largement inférieur à la moyenne du SCoT'Ouest.

Si le Haut-Pays présente un parc dominé par les T2 et les T3, c'est surtout l'Ouest du Moyen-Pays qui se démarque par une représentation singulière des très grands logements (T5), et donc une composante d'habitat individuel dominante.

Cette répartition du parc reflète bien la dynamique de report dans le Moyen-Pays des classes actives au cours des années 70 à 90. Elle peut poser question aujourd'hui, au regard du vieillissement de ces classes d'âges et de leur volonté, à longue échéance, de demeurer dans une typologie d'habitat surdimensionnée par rapport à leurs besoins quotidiens (entretien, coût énergétique, accès aux services de proximité...).

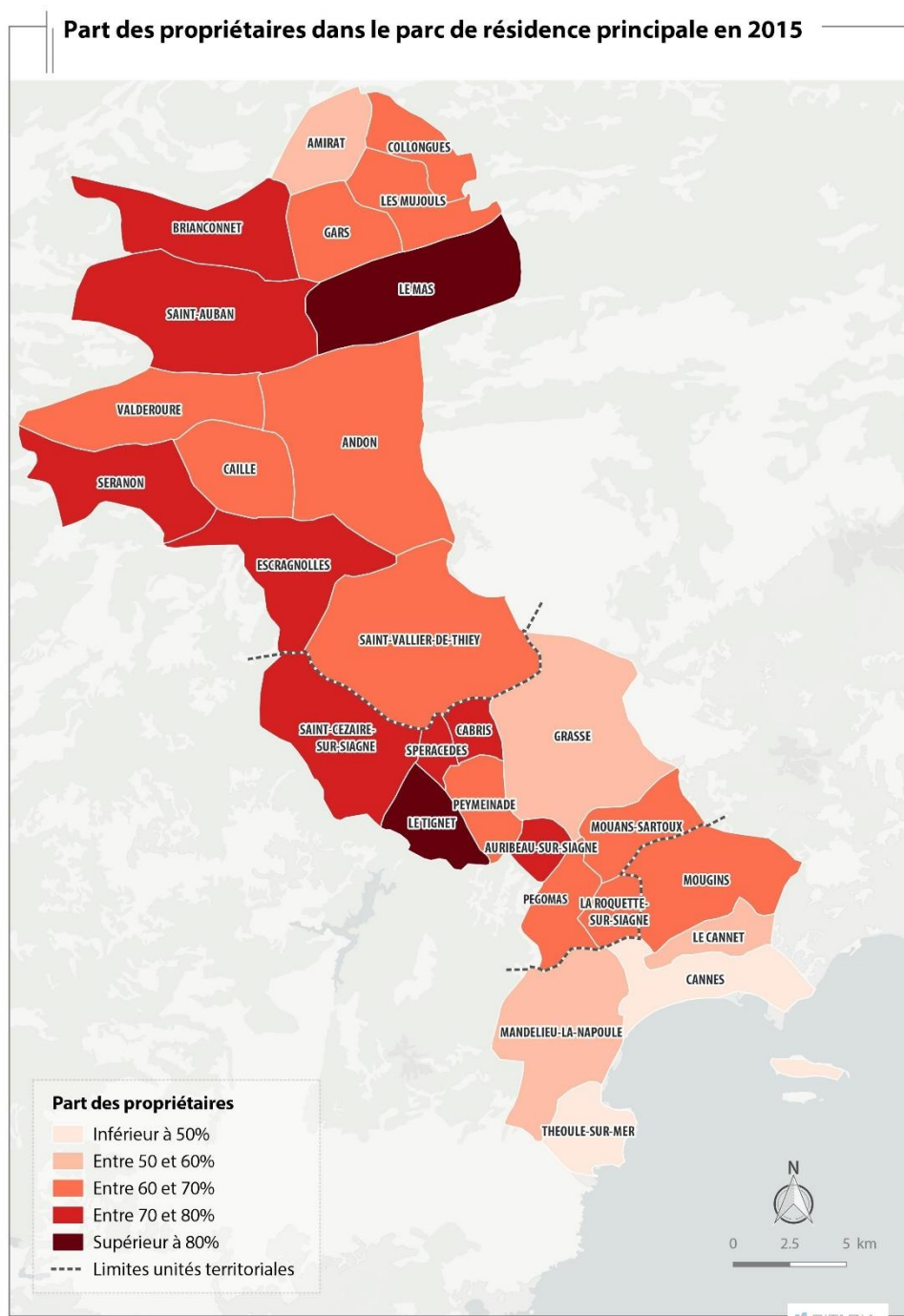


Carte 413 – Répartition des logements par taille au sein de chaque commune du SCoT'Ouest en 2015

2. Une difficile accession à la propriété dans le cœur de l'agglomération

L'accession à la propriété est le statut d'occupation privilégié sur le territoire du SCoT : 55 % des résidences principales sont occupées par leurs propriétaires. Cette caractéristique est surtout le fait des communes périphériques au cœur d'Agglomération. En effet, tant à Grasse que sur la Bande Littorale, cette représentation est inversée avec une prédominance de locataires, et donc un parc adapté à la mobilité résidentielle.

A l'inverse, la faible part du logement locatif disponible dans le Haut-Pays peut être considérée comme problématique : elle peut être un frein à l'installation de jeunes ménages, au maintien des populations dont la situation évolue (séparation, réduction du nombre de personnes dans le foyer...) et à l'accueil de nouveaux actifs.



Carte 24 – Part de propriétaires au sein des communes du SCOT'Ouest en 2015

3. Le marché de l'accession

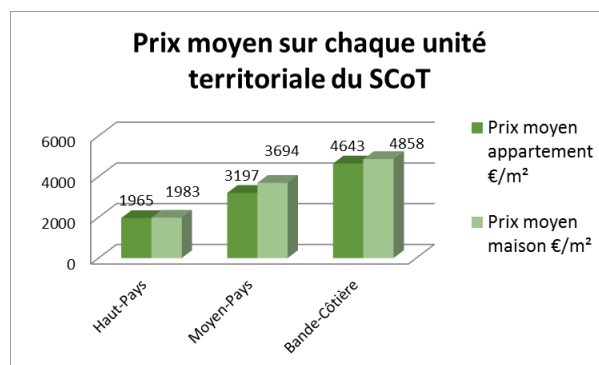
L'étude des marchés immobiliers du SCoT'Ouest met à jour des disparités considérables selon les entités territoriales, pour ce qui relève à la fois du prix de l'ancien, du prix du neuf et du prix du foncier.

L'ensemble des communes de la **Bande Littorale** enregistre le **prix moyen le plus élevé** du SCoT. Cette moyenne est essentiellement portée par le prix moyen des communes de Cannes et Théoule-sur-Mer.

Les prix moyens les plus faibles sont répertoriés dans le Haut-Pays. Pour cette Entité Territoriale, la moyenne est portée par le prix moyen des communes de Saint-Vallier-de-Thiery et Escagnolles qui sont les territoires les plus proches de l'agglomération de Grasse.

De manière générale, pour les trois Entités Territoriales :

- le prix moyen de l'individuel est toujours plus élevé que celui du collectif ;
- l'accession à la propriété n'est pas le schéma de début de trajectoire résidentielle, avec une part très faible des 25-39 ans dans le profil des acquéreurs.



Graphique 70 – Prix moyen des logements au sein de chaque unité territoriale du SCoT'Ouest
Source : Sitadel 2017

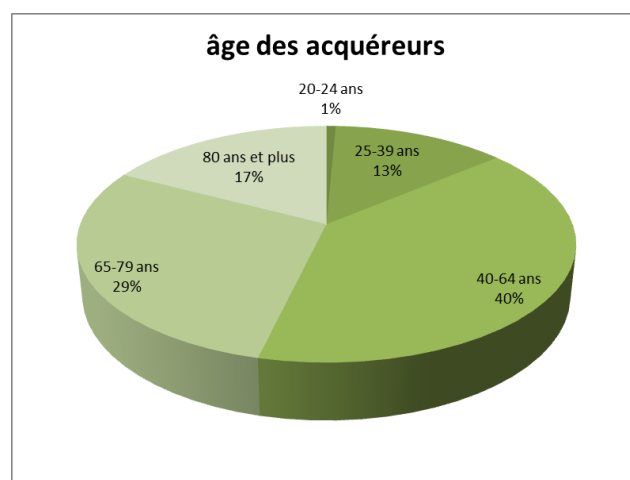
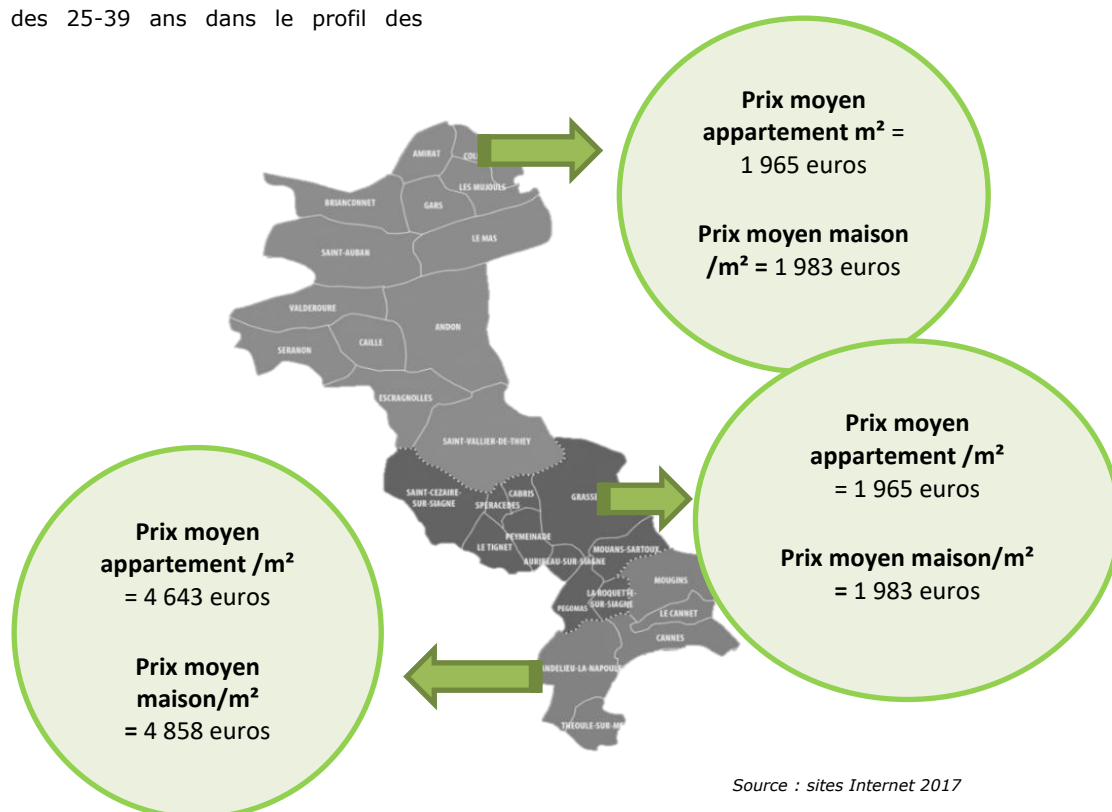


Figure 10 – Age des acquéreurs au sein du SCoT'Ouest
Source : Sitadel 2017

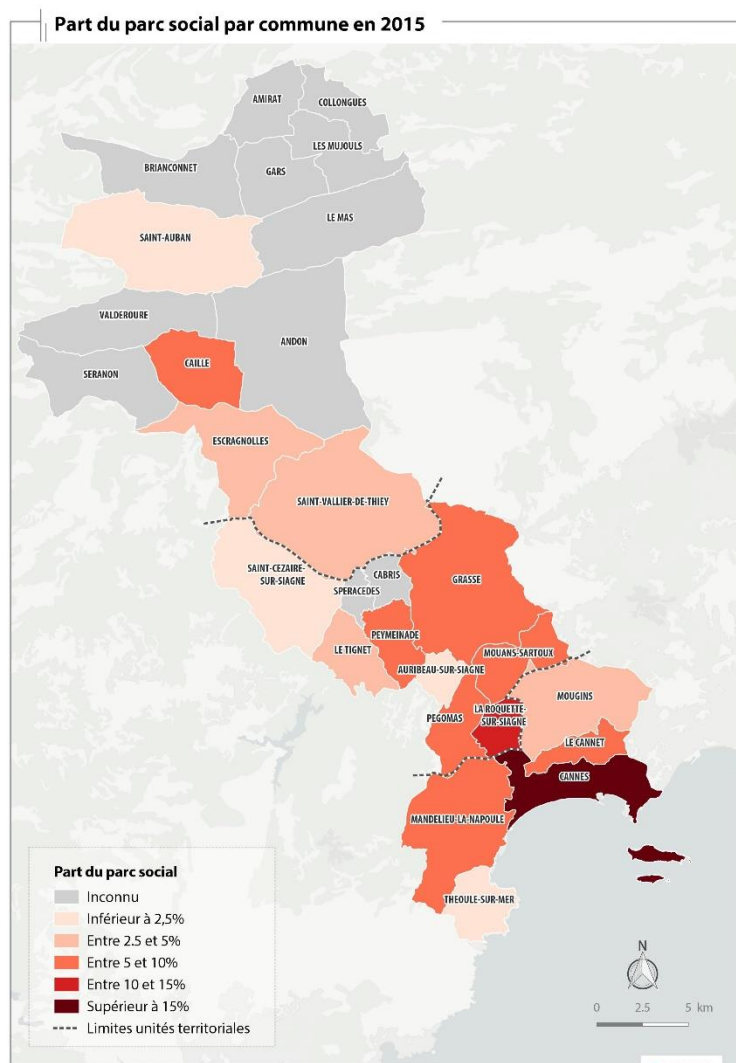


Source : sites Internet 2017

4. Le parc social public

Avec près de **4 000 logements sociaux réalisés en moins de 15 ans** sur l'ensemble du SCot'Ouest, les communes ont entrepris un rattrapage important du déficit de logement social, imposé par l'entrée en vigueur de la loi SRU. La situation de rattrapage dans laquelle sont placées un grand nombre de communes (pour lesquelles aucune obligation de logement social n'avait été édictée avant la loi SRU de 2001) s'est traduit par une démarche volontariste de programmation au sein des documents d'urbanisme à partir des outils prévus par le Code de l'Urbanisme (mixité sociale, réservation...). A la fin 2016, le SCot'Ouest comptait un **déficit de plus de 16 500 logements sociaux**, soit un volume inférieur aux besoins de logement identifiés en tenant compte du revenu des ménages et de la croissance démographique.

De manière pragmatique, compte tenu du coût très élevé et de la rareté du foncier résiduel (accumulation des protections réglementaires liées à la biodiversité, au paysage, aux risques naturels, ...), la résorption de ce déficit se complique au fil du temps. Afin d'augmenter la mixité sociale dans les communes du SCot'Ouest, la mise en œuvre d'**opérations de renouvellement urbain** pourrait être une potentielle réponse territoriale à la demande en logements.



Carte 25 - Part du parc social au sein du SCot'Ouest 2015

	Nombre de logements sociaux	Nombre de logements sociaux réalisés depuis 2002	Taux de LLS 2016	Nbre de résidence principales assujetties SRU	Logements sociaux manquants avant SCot	% de réalisation du parc depuis 2002
Bande Cotière	10 206	2 637	12,0%	84 870	11 012	25,8%
Moyen Pays	4 117	1 302	10,8%	38 223	5 439	31,6%
Haut Pays	53	24	3,8%	1 413	300	45,3%
Total	14 376	3 963	11,5%	124 507	16 751	27,6%

Tableau 10 - Communes concernées par la loi SRU au sein du SCot
Source : SCot'Ouest 2018

D. Les logements spécifiques

1. L'insertion par le logement

Hébergement, foyers et résidences sociales

Sur le Périmètre du SCoT'Ouest sont recensés près de 900 places en logement spécifique avec :

- le CHRS Villa Saint Camille à Théoule-sur-Mer qui propose 40 places ;
- la résidence sociale de « l'Avila », à Cannes, proposant 4 logements (soit 8 places) ;
- la résidence sociale « Plein Sud », à Cannes, proposant 6 logements (soit 12 places) ;
- la résidence sociale « Rouge Gorge », à Cannes, proposant 4 logements (soit 8 places) ;
- la résidence sociale « Villa Christina », à Cannes, proposant 34 logements (soit 56 places) ;
- la résidence sociale « Soustelle », à Cannes La Bocca, proposant 16 logements (soit 32 places) ;
- le foyer ADOMA proposant 115 logements à Mandelieu-la-Napoule
- le foyer Arc en Ciel proposant 40 logements à Mandelieu-la-Napoule
- le foyer Maillan à Mougins
- la résidence sociale de l'Olivet au Cannet proposant 145 places
- la résidence sociale du Clos au Cannet proposant 178 places
- le foyer ADOMA proposant 233 places au Cannet
- le foyer logements Agakhan et Sainte Catherine au Cannet
- la résidence sociale de « la Placette », à Grasse, proposant 4 logements (soit 8 places) ;
- la résidence sociale de « La Scala », à Grasse, proposant 7 logements (soit 14 places) ;
- la résidence sociale de « Paul Goby », à Grasse, proposant 10 logements (soit 10 places) ;
- la résidence sociale de « Rêve Vieille », à Grasse, proposant 4 logements (soit 5 places)

Le logement des jeunes

Sur le Périmètre du SCoT'Ouest sont recensés près de 245 places en logement jeune avec :

- Le Logis des Jeunes de Provence - Espace Mimont à Cannes, comptant 210 logements répartis en 3 résidences sur le même site ;
- Le clos de Notre Dame à Grasse proposant 25 logements ;
- Le Foyer Jeunes Travailleurs de la « République » à Mouans-Sartoux proposant 6 logements ;
- Foyers de Jeunes Travailleurs « L'Escale Poissonnerie », comptant 4 logements pour deux personnes, à Grasse.

A partir des retours des acteurs économiques, il faut noter que les besoins en logements pour les jeunes sont importants sur le SCoT'Ouest, notamment dans le cadre de la formation professionnelle pour l'apprentissage et l'alternance dans les entreprises, qui constitue un enjeu de qualification et de formation essentiel pour les entreprises du SCoT'Ouest.

2. Le logement étudiant

La reconnaissance et la montée en charge des filières universitaires de Cannes et de Grasse met en avant l'importance stratégique du logement étudiant demain pour l'ensemble du SCoT'Ouest.

Avec 84 lits universitaires recensés en 2017 (résidence CROUS Les Clémentines à Cannes), le logement étudiant est quasi-inexistant sur le territoire du SCoT'Ouest.

La création d'unités d'hébergement universitaire, dans un contexte d'immobilier rare et cher, est un enjeu majeur pour les 2 pôles d'études supérieurs en devenir. La localisation de cette offre en rapport avec le système de transport permettra :

- de renforcer les centralités existantes ;
- d'assurer la facilité de déplacement de la population estudiantine

Le projet universitaire Bastide Rouge à Cannes va générer un accroissement significatif du logement étudiant. Il s'agit d'une première étape dans la montée en charge en logement étudiant du pôle universitaire Cannes-Grasse. Les actions similaires sont également prévues dans d'autres opérations des villes de Cannes et de Grasse.

3. L'accueil des gens du voyage

Sur le territoire du Moyen-Pays, cinq communes de plus de 5 000 habitants sont soumises à l'obligation de mettre en place une aire d'accueil pour les gens du voyage : Grasse, Mouans-Sartoux, Peymeinade, Pégomas et la Roquette-sur-Siagne.

De ce fait, le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage des Alpes-Maritimes, réactualisé en 2008 et signé par le préfet en juin 2015, prévoit la réalisation de 5 aires d'accueil sur le territoire du Moyen-Pays :

- 1 aire d'accueil de 30 à 40 places sur Pégomas, ou la réalisation de 2 aires mutualisées avec les communes de Mandelieu-la-Napoule et Le Cannet, l'une de 50 places et l'autre de 40 à 50 places. Le projet d'aire d'accueil des gens du voyage sur Mandelieu a été abandonné dans le cadre du PLU 2018 en raison de son incompatibilité avec le PPR Inondation ;
- 1 aire d'accueil de 30 à 50 places sur Mouans-Sartoux (qui a été réalisée) ;
- 1 aire d'accueil de 20 places sur La Roquette-sur-Siagne, prévue dans la zone UZa du PLU en vigueur ;
- 1 aire d'accueil de 40 à 50 places sur Grasse, matérialisée dans le PLU de 2018 par un emplacement réservé ;
- 1 aire d'accueil de 30 à 50 places sur Peymeinade, ou la réalisation de 2 aires mutualisées, l'une de 50 places et l'autre de 30 à 40 places.

Sur la Bande Littorale, le schéma prévoit :

- 1 aire d'accueil de 40 à 50 places à Cannes, matérialisée par un emplacement réservé dans le PLU en révision
- 1 aire d'accueil de 30 à 40 places au Cannet à définir dans le futur Plan Local d'Urbanisme

En raison des fortes contraintes sur le droit du sol, le projet d'aire d'accueil prévu à Mandelieu-la-Napoule n'a pas pu être programmé dans le PLU révisé de 2018.

4. Le logement des saisonniers

Le logement saisonnier est un enjeu pour un territoire tel que le SCoT'Ouest, au regard du poids de son activité touristique dans l'ensemble des domaines qui le concernent : hôtellerie, restauration, évènementiel et animation (sport, culture, ...).

Les structures d'hébergement spécifique dédiées à l'emploi saisonnier sont, de fait, peu nombreuses sur le territoire du SCoT, avec seulement une structure identifiée à Cannes (résidence des Figuiers, 37 logements et 74 places).

Sur la Bande Littorale et le Moyen-Pays, certaines situations de logement restent précaires (camping, cohabitation...) mais permettent d'apporter des solutions ponctuelles. **La constitution, avec les acteurs économiques, d'un parc spécifique pour le logement saisonnier est donc à prendre en compte dans les Programmes Locaux de l'Habitat.** Toutefois, le volume de travailleurs saisonniers reste difficile à évaluer, et le besoin en logements non permanents est par nature difficile à connaître.

Dans le Haut-Pays, la question du logement saisonnier est encore plus problématique car l'offre locative est très diluée. Les gîtes, auberges et autres établissements sous-fréquentés ou peu valorisés à l'heure actuelle font partie d'un potentiel d'accueil à explorer. Une réhabilitation d'auberge au Briançonnet, prévue pour fin 2020, pourrait notamment répondre à cette demande.

II. CONSOMMATION FONCIÈRE

Conformément à la loi ELAN de 2018, la consommation foncière a été actualisée en juin 2019. Cette mise à jour a permis de mettre en évidence la décroissance très forte de la consommation foncière sur l'ensemble du SCOT'Ouest entre les périodes 2004-2014 (base de l'inventaire réalisé en 2017) et la période la plus récente de 2009-2019.

1. LA CONSOMMATION FONCIÈRE ENTRE 2004 ET 2014

Définition de la Consommation foncière dans un Schéma de Cohérence Territoriale

La consommation foncière étudiée regroupe l'ensemble des terrains non bâtis en 2004 qui ont été urbanisés entre 2004 et 2014. Les espaces agricoles, naturels et forestiers détectés comme consommés sont perçus ici à partir de leur caractéristiques de sol, **et non en fonction de leur statut dans les documents d'urbanisme**. Toutes les zones urbaines ou à urbaniser comportent des terrains non bâtis, considérés soient comme agricole, naturel ou forestier; base de la consommation foncière.

Une première étude de Consommation Foncière du SCOT'Ouest a été établie à partir d'une photo-interprétation des ortho-photoplans de 2004 et 2014, sans recours au calcul automatique d'évolutions des fichiers fonciers. Entre 2004 et 2014, 407 de terres agricoles, naturelles ou forestières ont été artificialisées sur les 28 Communes du SCOT'Ouest soit une moyenne de de **40 hectares par an** pour un gain de population de 17 500 habitants (avec une estimation de 242 500 habitants en 2004 et le chiffre de 260 000 habitants en 2015)

- **soit un ratio théorique** (la consommation foncière englobe l'économie, les équipements, les infrastructures...) **de 42 habitants supplémentaires par hectare imperméabilisé.**

Cette consommation foncière 2004-2014 s'est effectuée tant sur les espaces agricoles que sur les espaces naturels ou forestier (200 hectares environ).

Le SCOT'Ouest a pris le soin d'évaluer l'ampleur du renouvellement urbain sur cette période (130 hectares) afin de prendre conscience du potentiel de ce gisement. Et de comprendre l'ampleur du besoin foncier du SCOT'Ouest à 10 ans, puisque 537 hectares de foncier représentent une surface considérable (l'équivalent du centre-ville de Grasse).



En efficience, la consommation foncière n'est pas la même selon les entités territoriales. Compacte et adossée à une croissance démographique et d'emplois soutenue sur la Bande Littorale, elle est bien plus lâche sur le Moyen-Pays et très forte sur le Haut-Pays.

Tableau 4 – Consommation foncière entre 2004 et 2014 en hectares

ENTITE TERRITORIALE	AGRICOLE	NATUREL	Total général	RENOUVELLEMENT URBAIN
BANDE LITTORALE	24	86	110	78
HAUT PAYS	20	22	42	2
MOYEN PAYS	156	99	255	50
Total général	200	207	407	130

2. LA CONSOMMATION FONCIÈRE ENTRE 2009 ET 2019

L'évolution récente des documents d'urbanisme du SCOT'Ouest

La généralisation de la zone NB des POS (zone naturelle constructible), des superficies minimales importantes (1 000 m² en minimum, 2500 m² en moyenne avec des volumes très importants de zones à 5 000 m²) et des Coefficients d'Occupation des Sols très bas ont poussé la consommation foncière. Ce choix d'un urbanisme diffus a été un important générateur d'étalement urbain et s'est trouvé en pleine contradiction d'objectifs avec l'obligation de densifier et de renouvellement urbain survenu en 2001.

ENTITE TERRITORIALE	AGRICOLE	FORESTIER	NATUREL	Total général	RENOUVELLEMENT URBAIN
BANDE LITTORALE	7	1	67	75	38
HAUT PAYS	5	3	11	19	0
MOYEN PAYS	24	5	113	142	19
Total général	36	9	191	236	57

Tableau 5 – Consommation foncière entre 2009 et 2019 en hectares

Avec le remplacement progressif des POS en PLU, et l'avènement des CDCEA puis CDPENAF (Commission Départementale évaluant la conformité des PLU face aux engagements de la loi Grenelle pour la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers), les documents d'urbanisme ont réduit considérablement l'étendue des zones constructibles.

	AGRICOLE	FORESTIER	NATUREL	Total général	RENOUVELLEMENT URBAIN
A l'intérieur de l'enveloppe urbaine	30	6	158	194	54
A l'extérieur de l'enveloppe urbaine	6	4	32	42	3

Tableau 6 – Consommation foncière et enveloppe urbaine entre 2009 et 2019 en hectares

A. Consommation foncière de la Bande Littorale 2009-2019

L'artificialisation des sols est devenue faible avec :

- 75 hectares impactés
- une forte protection des terres agricoles dont le recul est faible (7 hectares)
- un tassement dans la dynamique de renouvellement urbain (38 hectares contre 70 hectares lors de la séquence 2004-2014) signifiant que le 1er niveau de la mutabilité urbaine (friches, délaissés sur les espaces centraux..) a déjà été mobilisé.

B. Consommation foncière du Moyen-Pays

L'artificialisation des sols est restée forte avec :

- 142 hectares impactés
- une urbanisation nouvelle essentiellement en enveloppe et sise sur des espaces principalement naturels
- une dynamique en retrait du renouvellement urbain par rapport à la séquence 2004-2014

C. Consommation foncière du Haut-Pays

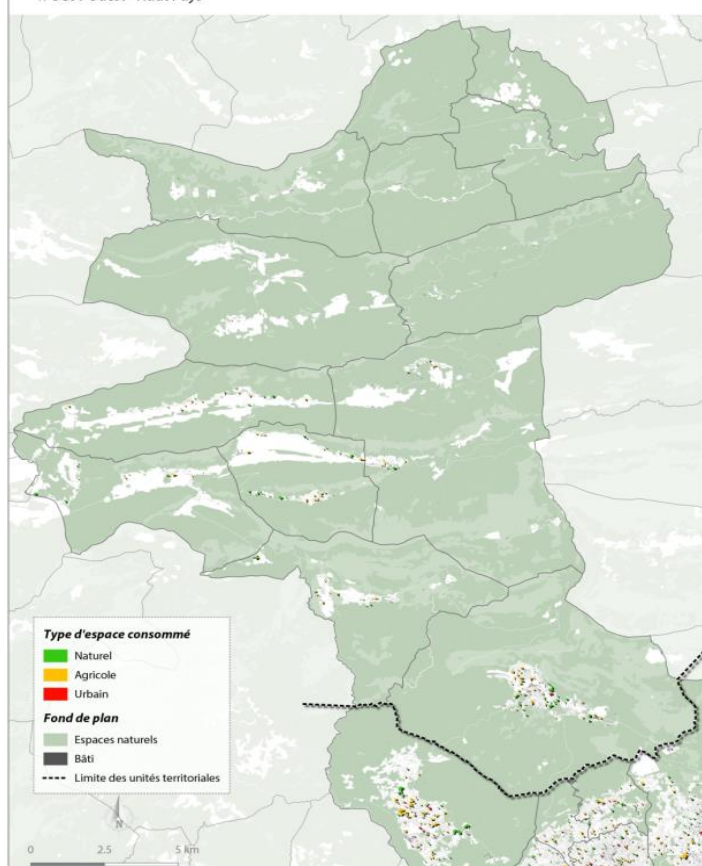
L'artificialisation des sols est forte compte tenu du poids démographique avec :

- 19 hectares impactés
- une urbanisation nouvelle sur des espaces agricoles montagnards pour plus de 5 hectares
- l'absence de processus de renouvellement urbain

On notera que seulement 5% de la consommation foncière provient du reliquat d'enveloppe, signe de documents d'urbanisme en vigueur permettant une forte consommation foncière, ainsi qu'une certaine confusion dans l'organisation de la tache urbaine, très étirée le long des voies de circulation et qui offre très peu d'épaisseur d'enveloppe.

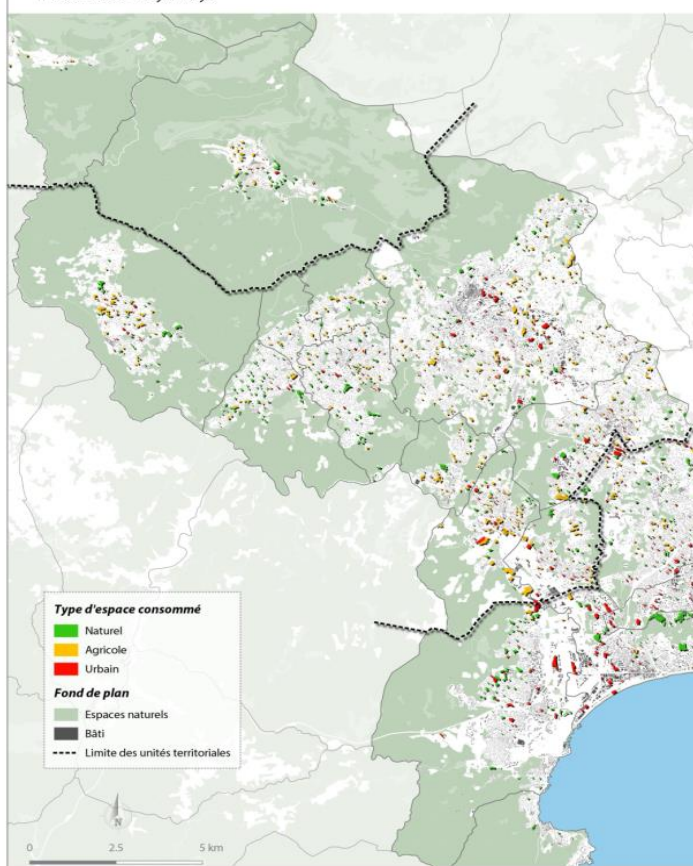
Consommation foncière entre 2004 et 2014

SCoTOuest - Haut Pays



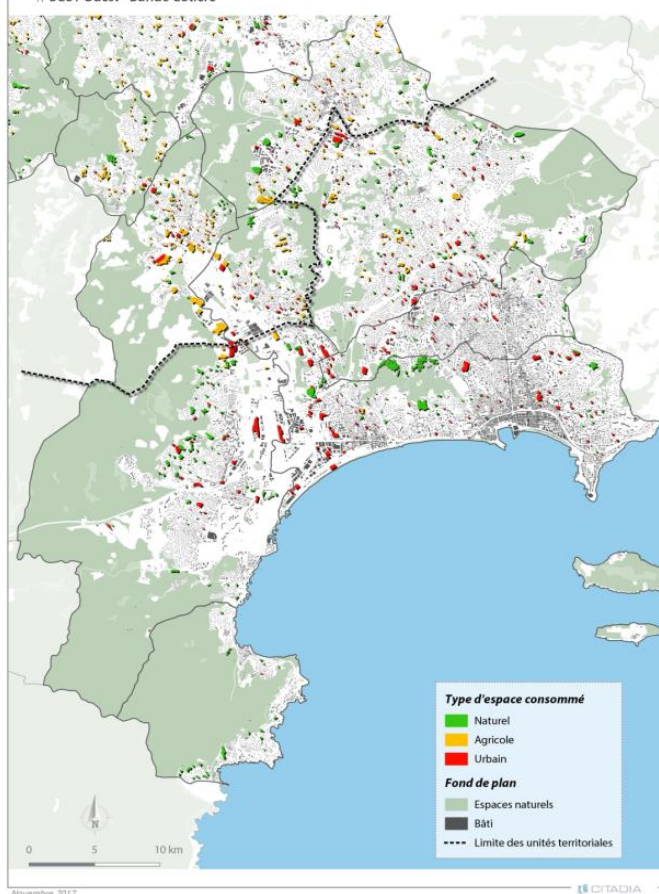
Consommation foncière entre 2004 et 2014

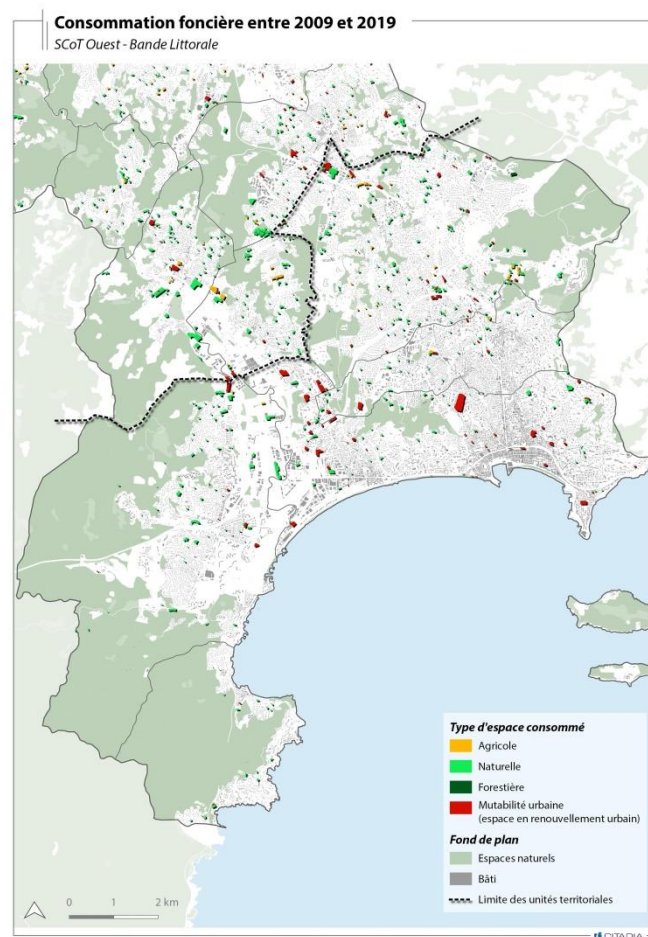
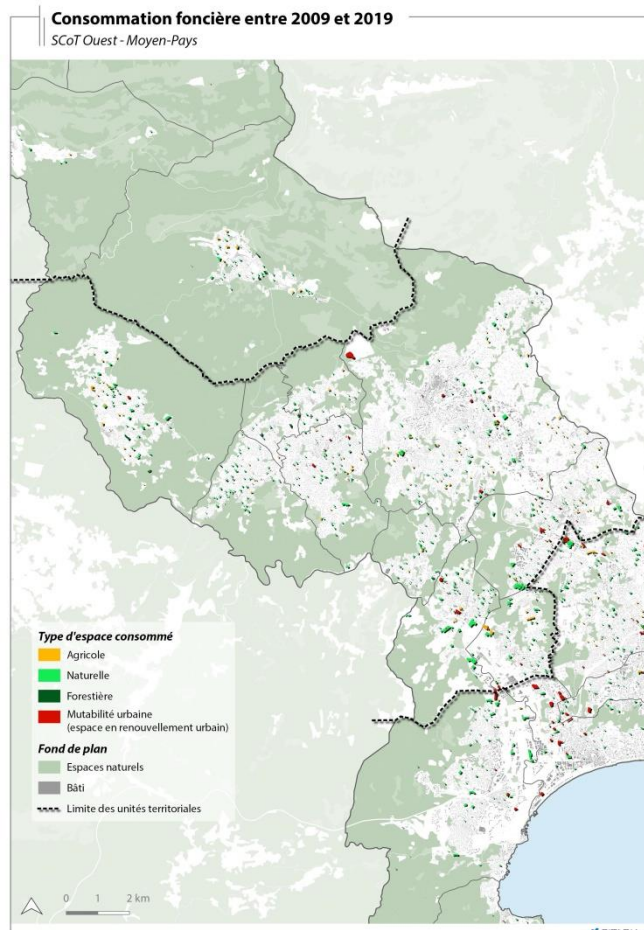
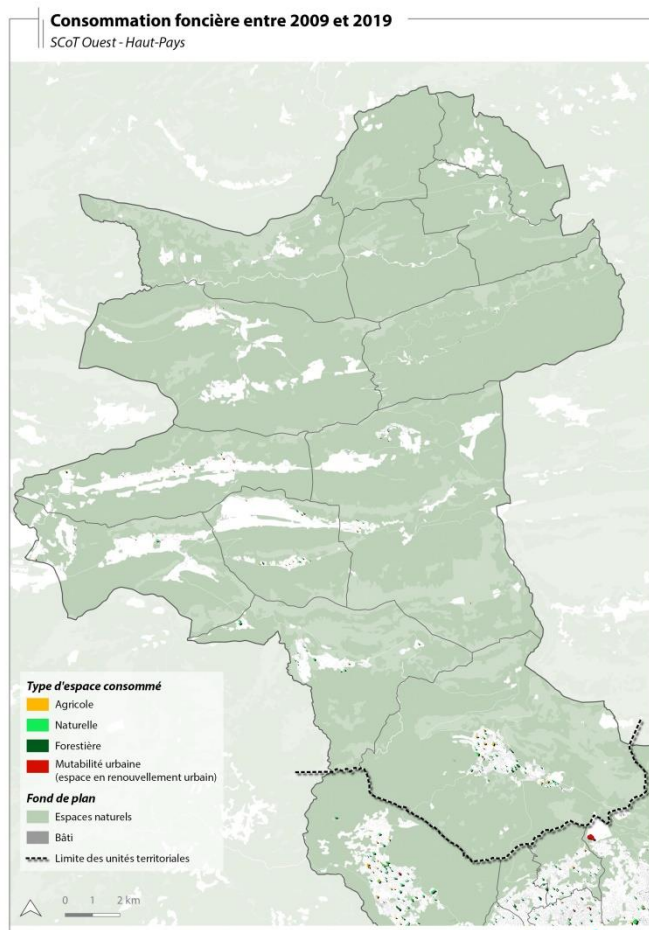
SCoTOuest - Moyen Pays



Consommation foncière entre 2004 et 2014

SCoTOuest - Bande Côtière





3. LE POTENTIEL DE DENSIFICATION DU SCoT'OUEST

Les études de densification du SCoT'Ouest ont été menées sur plus de deux années de recherche foncière et de validation par les communes des espaces importants de la mutabilité urbaine.

La méthodologie pour définir les enveloppes urbaines s'appuie sur la photo-interprétation, qui permet, dès la conception du PADD, de distinguer précisément les potentialités de comblement de dents creuses (urbanisation nouvelle dite d'accompagnement – UNA) et ce qui relèverait de l'extension (urbanisation nouvelle dite complémentaire - UNC).

La seconde étape de la recherche des secteurs de densification a été la détermination des espaces contigus aux grands axes de transport en commun, en fonction de leur niveau de desserte (primaire, secondaire...).

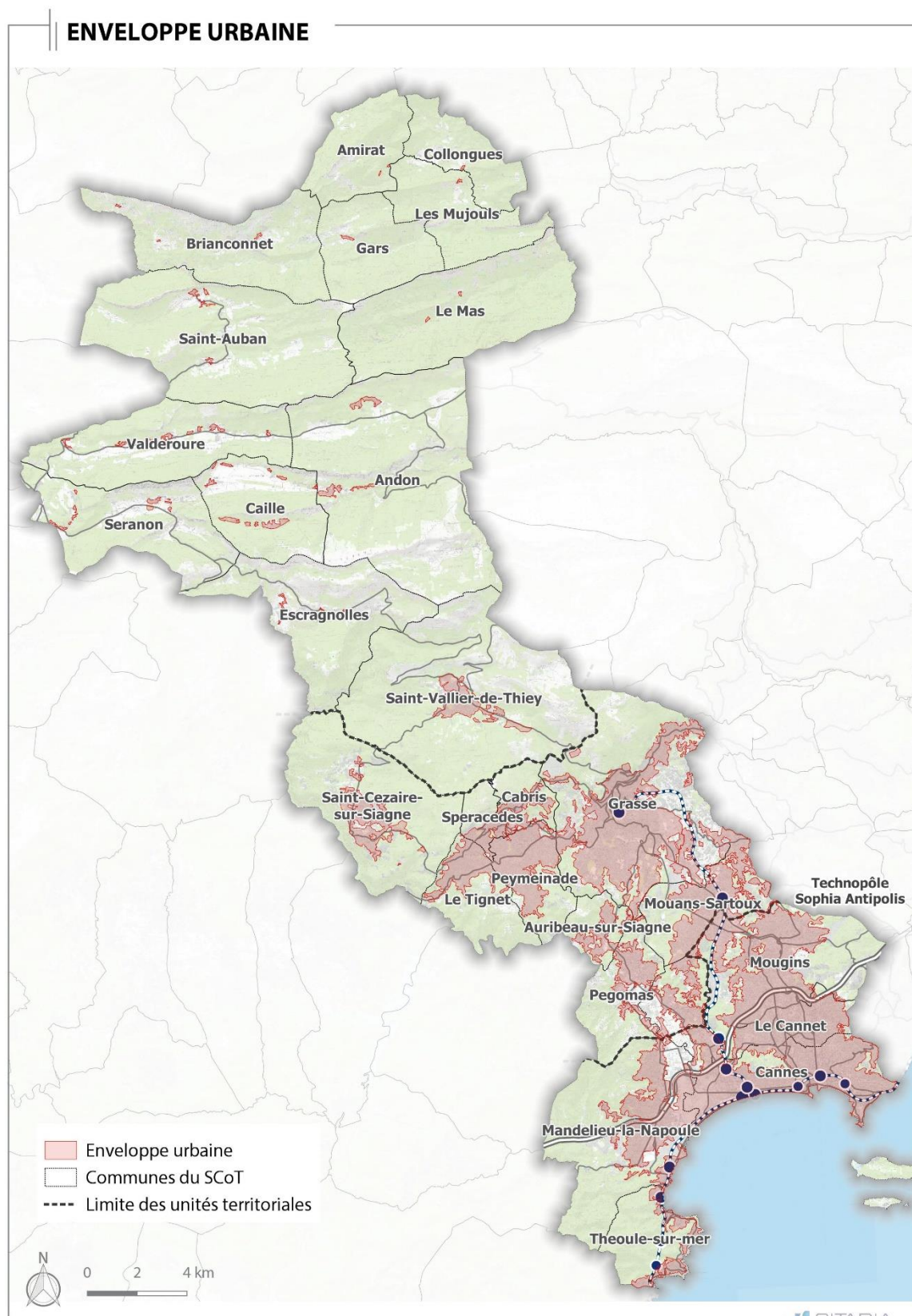
L'ensemble des secteurs à fort potentiel de densification, à proximité du niveau 1 du réseau de transport, représente 2 590 hectares (source SIG SCoT'Ouest).

L'étude de densification a clairement mis en évidence un important gisement de renouvellement urbain sur les territoires au contact des grands axes :

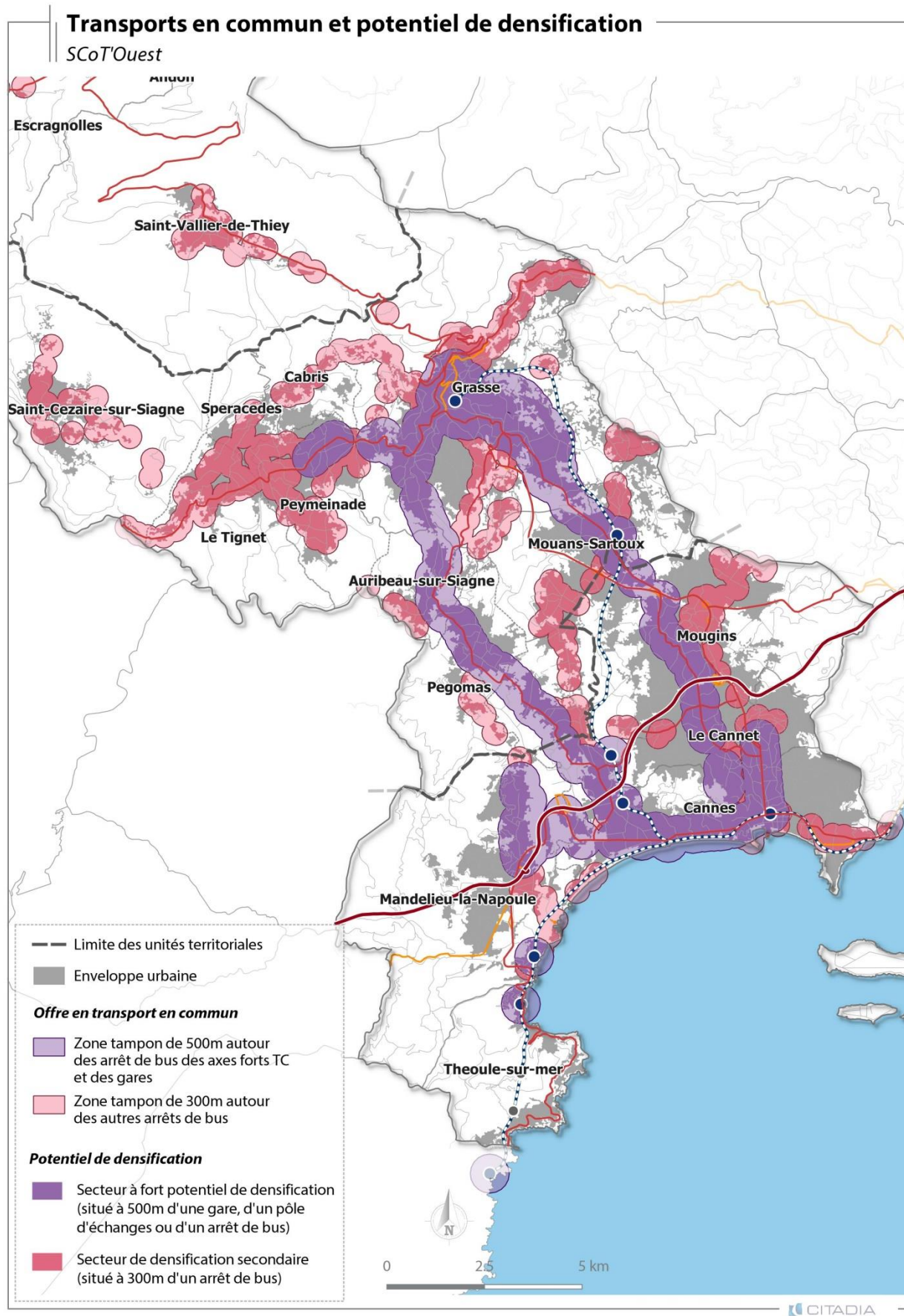
- 130 hectares entre Cannes et Grasse pour la mutation résidentielle ;
- 146 hectares sur l'ensemble du SCoT'Ouest pour les espaces économiques.

	Surface en hectares du territoire	Surface en hectares de l'enveloppe urbaine	% de l'enveloppe urbaine par rapport à la surface de l'unité territoriale
BANDE LITTORALE	9 744	4 599	47%
HAUT PAYS	13 996	4 748	34%
MOYEN PAYS	35 175	450	1%
SCoT	58 915	9 797	17%

Tableau 6 – Bilan des enveloppes urbaines par entité territoriale



Carte 26 – Enveloppes urbaines du SCoT'Ouest en 2019

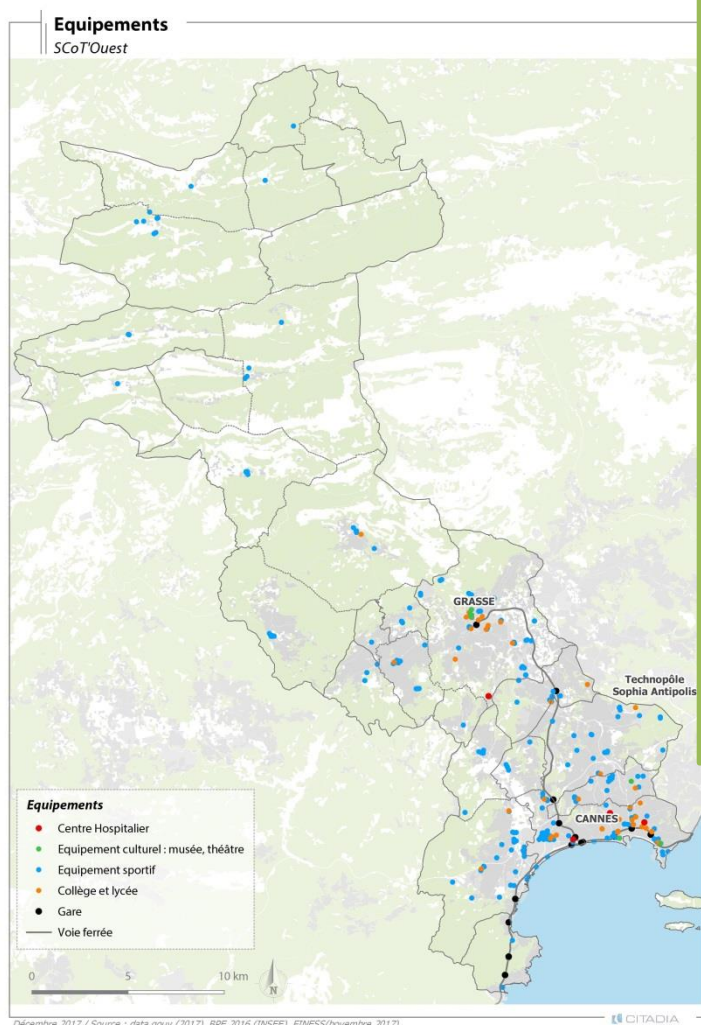


Carte 27 – Transport en commun et potentiel de densification au sein du SCoT'Ouest en 2019

III. LES ÉQUIPEMENTS

Le SCoT'Ouest aborde la problématique des équipements à partir de deux catégories.

- Les équipements en superstructures, regroupant les parties d'ouvrages situées au-dessus du sol ;
- Les équipements d'infrastructures rassemblant tous les ouvrages situés en dessous ou au niveau du sol (réseaux). Cette seconde catégorie d'équipements est abordée au sein de l'Etat Initial de l'Environnement du SCoT'Ouest.



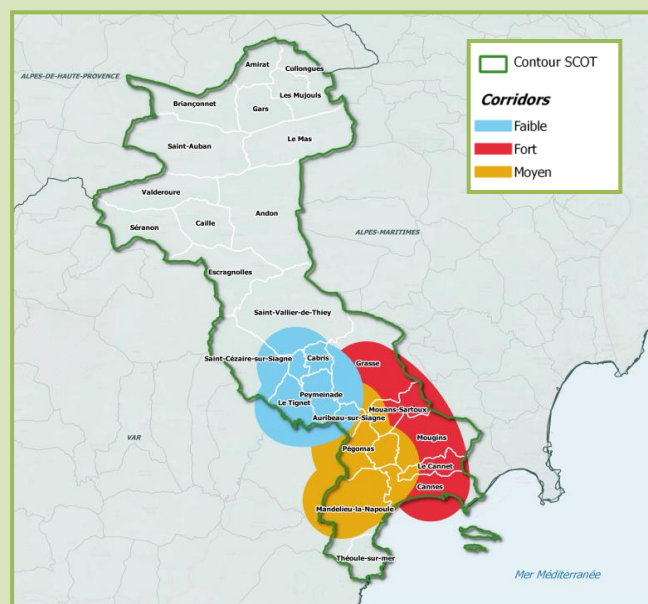
Carte 28 – Localisation des équipements au sein du SCoT'Ouest

Le diagnostic territorial aborde les équipements en superstructures liés à la santé, à l'éducation, etc....

Les équipements de mobilité ont été traités dans la partie « déplacements ».

Le développement économique et urbain nécessite la mise en place d'équipements structurants pour les populations locales et touristiques.

Le territoire du SCoT est aujourd'hui globalement bien équipé, mais il reste polarisé autour de 3 corridors et va devoir répondre aux nouveaux besoins engendrés par les perspectives d'évolution démographique.



Carte 29 – Les 3 corridors d'équipements qui se distinguent au sein du SCoT'Ouest

Le territoire dispose d'un niveau d'équipements satisfaisant, surtout au niveau de la Bande Littorale et du Moyen-Pays. Cette tendance ne fait que progresser par l'investissement massif consentis par les communes pour des équipements de pointe, réalisés ou en cours (centre cinématographique de Cannes et Grasse, équipements scolaires et préscolaires, salles culturelles comme la Scène 55 de Mougins, les espaces muséaux d'importance régionale comme au Cannet ou à Mouans-Sartoux...)

A l'exception notable de Saint-Vallier, notamment l'espace du Thiey, cette dynamique d'équipements est bien moins active sur le Haut-Pays.

1. LES ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ

A. Soins aux personnes

1. Les services médicaux

Le SCoT'Ouest accueille un réseau de services de proximité composé de médecins généralistes ou spécialisés, de pharmaciens, d'infirmiers qui forment une ossature solide en matière de couverture médicale et paramédicale. Ce réseau est situé sur le Moyen-Pays et la Bande Littorale. L'offre dans le Haut-Pays reste peu développée et pose question sur l'offre de soins disponible pour ses habitants, en particulier dans la perspective des 20 prochaines années.

2. Les établissements hospitaliers

Dans le Département des Alpes-Maritimes, les établissements hospitaliers sont nombreux, adaptés au poids de la population. Le périmètre du SCoT accueille sept établissements :

- Le centre hospitalier de Cannes d'une capacité de 869 lits ;
- Le Centre Hospitalier de Grasse d'une capacité de 490 lits ;
- L'hôpital privé d'Arnault Tzank d'une capacité de 400 lits à Mougins ;
- La clinique Oxford située à Cannes d'une capacité de 142 lits ;
- La clinique du Palais située à Grasse d'une capacité de 54 lits ;

- La clinique Plein-Ciel à Mougins d'une capacité de 124 lits ;
- La clinique le Méridien située à Cannes La Bocca, d'une capacité de 76 lits.

Ces **hôpitaux**, proposant au total 1 755 lits, sont **concentrés à Grasse et Cannes**, le reste du territoire du SCoT restant totalement dépourvu d'équipements hospitaliers.

B. Accompagnement des personnes âgées

1. Les services et structures d'accueil

Actuellement, le territoire du SCoT présente des équipements et services en matière de :

➔ Aide au maintien à domicile

Le cœur de la demande des CCAS du territoire concerne l'accompagnement des seniors sur le maintien à domicile. Près de **50% des personnes vivant seules sont des personnes âgées de 65 ans et plus**. Ce constat traduit des besoins en termes de dispositifs de maintien à domicile.

Ainsi, certains métiers se développent tels que les auxiliaires de vie, les aides ménagères, les services tels que les portages de repas ainsi que des allocations comme l'Aide Personnalisée à l'Autonomie. L'augmentation de ces services prouve le désir des populations vieillissantes de pouvoir rester à domicile. Néanmoins, cette offre se concentre sur les centralités telles que Grasse/Mouans-Sartoux et Cannes/Le Cannet.

Face aux phénomènes démographiques (augmentation et vieillissement de la population) **ces services devront se conforter et se développer sur tout le territoire**.

➔ Structures d'hébergement permanent

Parmi les structures d'hébergement permanent peuvent être distingués les EHPAD (Etablissement d'hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes) et les résidences autonomes. Les structures publiques d'hébergement permanent des personnes âgées ou handicapées sont relativement nombreuses sur le SCoT, mais elles sont concentrées sur le premier (Cannes/Grasse) et le deuxième (Mandelieu-la-Napoule/Auribeau-sur-Siagne) corridor de services.

2. Le logement des personnes âgées

Le SCOT'Ouest est doté de plusieurs structures pour l'hébergement des personnes âgées avec :

- 2065 lits et 19 structures d'EHPAD sur la Bande Littorale ainsi que la réalisation récente de nombreuses résidences seniors ;

- 1 258 lits sur le Moyen Pays répartis sur 16 structures ;

➔ Soit un total en 2017 de **3 325 lits pour un total estimé de près de 34 000 personnes** ayant plus de 75 ans et plus (13% de la population du SCOT), soit un lit pour 10 habitants seniors.

A ces structures publiques s'ajoutent les 7 résidences de services ou « villages seniors » offrant 500 logements sur le Moyen-Pays et les trois établissements recensés sur la Bande Littorale.

Face au Grand Vieillissement qui représente un défi démographique inédit pour les 20 prochaines années, et la perspective de plus de 16 000 ménages supplémentaires entrés dans la dépendance et le très grand âge, le SCOT va devoir apporter une réponse adaptée à cette évolution majeure :

- en dotant le Haut-Pays de structures d'hébergement qui lui font aujourd'hui défaut ;

- en agrandissant le parc d'accueil et en garantissant cette prise en compte au sein des documents d'urbanisme ;

- en facilitant le maintien à domicile, qui reste la solution la plus souhaitée par les personnes âgées, en mettant notamment en œuvre les solutions de mixité générationnelle.

Le phénomène de vieillissement de la population du SCOT va induire, dans une perspective de 15 ans, une forte augmentation du nombre de personnes dépendantes (29 000 habitants avaient plus de 60 ans en 2013 et 15 000 nouveaux ménages auront plus de 90 ans en 2040).

Face à ce constat, le territoire doit :

EHPAD	
maison Jean Dehon	Mougins
Korian le Parc de Mougins	Mougins
Résidence Retraite 3S	Mougins
Korian la Riviera	Mougins
résidence Saint-Martin	Mougins
Résidence Sophie	Grasse
Résidence les mimosas	Grasse
Orpea les jardins de Grasse	Grasse
Palais Belvédère	Grasse
L'air du temps - orsac Montfleuri	Grasse
La maison de Fannie	Grasse
Le petit Paris	Grasse
Les orchidées	Grasse
le clos des vignes	Grasse
Le mas des mimosas	Pegomas
Les jasmins de Cabrol	Pegomas
Les jardins de Fanton	Pegomas
Bastide de Pegomas	Pegomas
Tiers Temps- dolce farniente	Le Cannet
Les jardins de Pauline	Le Cannet
Les Campelières	Le Cannet
La villa des saules	Le Cannet
Korian Résidence les Jonquières	Le Cannet
Begum Ms AGA Khan	Le Cannet
Les bougainvillées	Cannes
Les Gabres	Cannes
Les broussailles	Cannes
Résidence du Midi	Cannes
Isola Bella	Cannes
Résidence Seren	Cannes
Korian Bleu d'Azur	Cannes
Villa Gallia	Cannes
André louis	Mougins-Sartoux
Résidence victoria	Mougins-Sartoux
Les Aquaremmes	Mougins-Sartoux
Les Floribunda	Mandelieu la Napoule
Foyer Les Alizés	Cannes
Foyer Soleil Couchant	Cannes
Foyer les Yuccas	Cannes
Foyer le Riou	Cannes
Résidence Îles de Lérins	Cannes
Foyer Sainte Catherine	Le Cannet
Foyer Arc en Ciel	Mandelieu-la-Napoule

Structures d'hébergement permanent sur le territoire du SCOT'Ouest

- d'abord anticiper les besoins spécifiques induits en logement pour le Grand Vieillissement ;

- puis adapter à la fois l'hébergement en structure, mais aussi les équipements et les services idoines.

En parallèle, les formations dans le domaine sanitaire et social devraient accroître leurs effectifs afin de pallier le manque de personnel qualifié dans le futur.

Ce pan entier de l'économie présenteielle au service du vieillissement, dite "silver économie", est un enjeu considérable pour le territoire du SCOT'Ouest.

C. Les équipements liés à l'enseignement

1. Des services pour l'accueil de la Petite Enfance

Le territoire dispose de nombreuses structures d'accueil de la Petite Enfance, tel que les EAJE (Etablissements d'Accueil du Jeune Enfant), que l'on décompte au nombre de 65. Ces équipements se concentrent essentiellement sur le Moyen-Pays et la Bande Littorale.

D'une manière générale, le niveau d'équipement est satisfaisant mais reste trop peu développé dans le Haut-Pays.

La création de maisons intergénérationnelles pourrait constituer un moyen intéressant de conforter la capacité d'accueil de la Petite Enfance et celle des séniors tout en établissant un lien social entre les générations.

2. Les équipements scolaires d'enseignement primaire

En ce qui concerne l'enseignement du premier degré, le territoire du SCoT comprend de nombreux établissements de maternelles et d'écoles élémentaires. Sont ainsi dénombrées 87 écoles élémentaires et 46 écoles maternelles.

Concernant les écoles élémentaires, toutes les communes du SCoT possèdent au moins une école élémentaire sauf cinq communes au Nord du Haut-Pays (Amirat, Le Mas, Gars, Les Mujouls et Collongues).

3. Les équipements scolaires secondaires

Le SCoT dénombre au total 22 établissements de collèges et 18 lycées.



Les lycées sont localisés sur les communes de Grasse, Cannes et Mougins.

Lycée général Carnot	Lycée d'enseignement général	CANNES	Public
Lycée général et technologique Bristol	Lycée d'enseignement général et technologique	CANNES	Public
Lycée général et technologique Jules Ferry	Lycée d'enseignement général et technologique	CANNES	Public
Lycée professionnel Les Coteaux - Lycée des métiers de la relation client, de la mode et du costume de spectacle	Lycée professionnel	CANNES	Public
Lycée général et technologique Amiral de Grasse	Lycée d'enseignement général et technologique	GRASSE	Public
Lycée professionnel Léon Chiris	Lycée professionnel	GRASSE	Public
Lycée professionnel Francis de Croisset	Lycée professionnel	GRASSE	Public
Lycée professionnel Alfred Hutinel - lycée des métiers des énergies électriques	Lycée professionnel	CANNES	Public
Lycée général et technologique Alexis de Tocqueville	Lycée d'enseignement général et technologique	GRASSE	Public
Lycée général et technologique privé Sainte Marie	Lycée d'enseignement général et technologique	CANNES	Privé
Lycée général et technologique privé Stanislas	Lycée d'enseignement général et technologique	CANNES	Privé
Lycée général et technologique privé Fénélon	Lycée d'enseignement général et technologique	GRASSE	Privé
Lycée technologique privé Les Fauvettes	Lycée d'enseignement technologique	CANNES	Privé
Ecole Professionnelle privée ILEC	Lycée professionnel	CANNES	Privé
Ecole 2nd degré général privée Mougins School	Lycée d'enseignement général	MOUGINS	Privé
Lycée professionnel privé Les Fauvettes	Lycée professionnel	CANNES	Privé
Ecole polyvalente privée AS Cannes Football	Lycée polyvalent	CANNES LA BOCCA	Privé
Ecole Professionnelle privée Elysées Cannes	Lycée professionnel	CANNES	Privé
Ecole professionnelle privée Cannes Acad	Lycée professionnel	CANNES	Privé
Ecole professionnelle privée ASP TRAINING	Lycée professionnel	CANNES	Privé
Ecole générale et technologique privée Les Esprits Libres	Lycée d'enseignement général et technologique	GRASSE	Privé

Le territoire offre un niveau d'équipements d'enseignement secondaire satisfaisant, bien que les établissements soient pour la plupart concentrés dans les pôles urbains.

4. L'offre de formation post-bac

Concernant l'offre en cursus post-bac, le SCoT'Ouest accueille de nombreuses filières avec différentes écoles composant dès aujourd'hui dans le cadre de leur coopération avec les formations supérieures de la Côte d'Azur un pôle universitaire de premier ordre, reconnu par le Schéma Régional adopté en juin 2019.

Les villes de Cannes, Grasse, et Mougins accueillent :

- l'Ecole Supérieure de l'Audiovisuel ;

L'Ecole supérieure du parfum /Master FOQUAL

- ILEC Créative and Business School qui propose:

- 10 formations de BTS dans le domaine du commerce et du secteur tertiaire,

- 3 formations en BTS dans le domaine des arts appliqués,

- 6 bachelors reconnus au niveau européen,

- 1 master;

- L'Institut Universitaire de Technologie de Cannes proposant des licences et DUT variés (tourisme et journalisme)

- l'Ecole des métiers de l'esthétique Elysées Marbeuf ;

- l'institut Stanislas proposant :

- des prépas MPSI, MP, PCSI, PSI ,

- des BTS MUC ;

- l'Ecole DJ Network ;

- une Ecole Régionale d'Acteurs ;

- l'institut supérieur du tourisme Sainte Marie de Chavagnes ;

- une faculté des métiers et BTS dans plusieurs lycées comme un BTS commerce international, un BTS de biologie médicale, un BTS de design, un BTS transports, etc.

- l'ESCCOM spécialisé dans le tertiaire (formations de comptable, d'employés d'accueil ou d'administration, un BTS Management des Unités Commerciales, un BTS Assistant de Manager, un BTS Assistant de Gestion PME-PMI, un BTS Comptabilité et Gestion, des Master marketing et ressources humaines, etc.). Depuis Février 2010, l'ESCCOM s'est développé avec des formations liées à la restauration (CAP Cuisine, CAP Pâtisserie, CAP Restaurant, BTS Hôtellerie Restauration,) ;

- Le campus de l'ISP - FENELON qui propose un BTS assistant de gestion PMI/PME ;

- l'Institut de parfumerie ;

- l'IDRAC Business School ;

- L'Ecole de danse ESDC ;

Etc ...

5. L'émergence d'un nouveau territoire universitaire

Au-delà de ces filières, les deux villes centre du SCoT'Ouest s'engagent dans la création de deux campus universitaires qui vont changer l'échelle des domaines de la connaissance, de la recherche et du développement sur le territoire.

La ville de Cannes localise son projet structurant de technopôle la Bastide Rouge à l'ouest de la ville, dans le quartier de La Bocca. Ce dernier accueillera un campus proposant un total de 12 formations universitaires portant sur les nouveaux médias ainsi qu'un Institut du storytelling lancé par la Mairie en partenariat avec l'Université Nice Côte d'Azur et une université américaine (UCLA). Ce complexe devrait accueillir 1 000 étudiants à la rentrée 2019.

Depuis la rentrée 2018, la ville de Grasse renforce également son offre en enseignement supérieur avec de nouvelles formations en lien direct avec les thématiques parfums, arômes et cosmétiques, mais aussi de manière plus générale afin de fournir une offre de formation ouverte à un large panel de vocations. L'affirmation du pôle universitaire de Grasse se traduirait par un campus multisite, baptisé Grasse Campus, qui pourrait accueillir plus de 500 étudiants en 2024 et donner à Grasse une véritable identité de ville étudiante.

D. La culture, le sport et les loisirs

1. L'offre culturelle

Avec des équipements culturels de renommée mondiale, le SCoT'Ouest bénéficie d'une offre muséale de premier ordre avec :

- le musée Bonnard au Cannet de rayonnement international;
 - le musée Jean Honoré Fragonard à Grasse ;
 - le Musée d'art et d'Histoire de Provence à Grasse ;
 - le musée International de la parfumerie à Grasse, et ses jardins à Mouans-Sartoux ;
 - le musée de la Mer à Cannes ;
 - le palais des festivals de Cannes ;
 - le musée des arts concrets à Mouans-Sartoux ;
- Etc...

Au niveau culturel, la ville de Cannes comme « Terre de festival » et la ville de Grasse comme « Capitale des Parfums et territoire UNESCO » permettent un rayonnement fort du territoire.

Le futur *Musée du cinéma international et du Festival de Cannes* va compléter ce dispositif avec un équipement majeur dans ce domaine, appelé à devenir une référence à l'échelle internationale.



Photographie 2- Palais des festivals Cannes
Source : franceinfo

2. Les équipements sportifs

Par sa position privilégiée entre la mer et la montagne, le département des Alpes-Maritimes possède un cadre idéal pour proposer de nombreuses activités sportives, de montagne ou de littoral. Le Département et les deux EPCI entendent faire du sport un facteur de vitalité, porteur de santé et accessible à tous, enrichissant pour les jeunes, valorisant pour le territoire et respectueux de l'environnement.

Le territoire du SCoT propose donc des activités sportives de montagne du Haut-Pays et une partie du Moyen-Pays, ainsi que des sports liés à la mer.

Le Haut-Pays possède une station de sports d'hivers et d'été : la station de l'Audoubert. Cette station permet des activités comme le ski de fond et le ski alpin. Ce territoire permet aussi des sorties en raquettes mais cherche à diversifier davantage son offre face au changement climatique, à travers le développement des parcours de randonnée ou d'autres activités de pleine nature à pratiquer toute l'année.

Les équipements de proximité (stade, salles de sports...) sont nombreux et tout particulièrement concentrés dans les zones les plus peuplées du territoire.



Photographie 3- Palais des victoires de Cannes //
Source : <http://www.ascannesvolley.com/pages/palais-des-victoires.9.html>



Photographie 4 – Espace Culturel et Sportif à La-Roquette-sur-Siagne
Source : <http://www.paysdegrasse.fr/lespace-culturel-et-sportif-du-val-de-siagne>

3. Un territoire de loisirs

Le territoire du SCoT'Ouest dispose d'un cadre environnemental exceptionnel entre la mer et les massifs montagneux et forestiers. Son climat méditerranéen et alpin permet d'exercer de nombreuses activités tout au long de l'année. De ce fait, de nombreux équipements sont proposés à la population locale et aux touristes, pour profiter de cet environnement attractif.

Les plages aménagées sont très fréquentées et exercent un pouvoir d'attraction qui outrepassent les frontières du SCoT'Ouest. Plus de 60 plages sont réparties sur 3 communes :

- La ville de Cannes propose 33 plages privées, 13 plages publiques et 2 plages en régie municipale ;
- Mandelieu-la-Napoule compte 7 plages publiques et privées ;
- Théoule-sur-Mer possède 7 plages publiques et privées ;

Les nombreux ports de plaisance sont répartis sur l'ensemble des communes du littoral et disposent d'une capacité d'accueil de 5 475 anneaux. Ils permettent de nombreuses activités de loisirs en mer.

Parallèlement aux loisirs liés au littoral, les massifs du Tanneron et de l'Esterel, les coteaux, les vallées, la basse vallée de la Siagne, la plaine de Caille, etc... proposent un patrimoine naturel et paysager de qualité favorisant les loisirs de pleine nature.

La perspective de l'Eurovéloroute n°8 en diamétrale Nord/Sud va offrir des solutions nouvelles pour relier les centralités aux grands espaces naturels qui couronnent le SCoT'Ouest.

Il s'agit, à l'échelle du SCoT'Ouest de maintenir cette offre diversifiée et de qualité, tout en intégrant la saisonnalité aux futures modalités d'accueil pour les activités sportives, culturelles et de loisir. Cette réflexion est un enjeu majeur pour le territoire, notamment le Haut-Pays, dans le contexte de réchauffement climatique.

IV. TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS

L'organisation du territoire et celle des grandes infrastructures de transport sont intimement liées. Ainsi, les pôles d'attractivité concentrant les grands bassins de vie, les pôles d'emplois, les zones commerciales, les points d'intérêts touristiques, et autres activités génératrices de trafic, sont à mettre en corrélation avec les réseaux d'infrastructures de transports et les pratiques de mobilité.

Comme sur l'ensemble de la région azurienne, le territoire du SCoT'Ouest est marqué par des difficultés de déplacement liées à l'insuffisance des transports en commun et à la saturation des réseaux ferroviaires et routiers. Le territoire du SCoT'Ouest s'inscrit néanmoins dans une dynamique de projets permettant de rattraper progressivement et à terme ce retard.

Les réseaux d'infrastructures se différencient selon un gradient Sud-Nord :

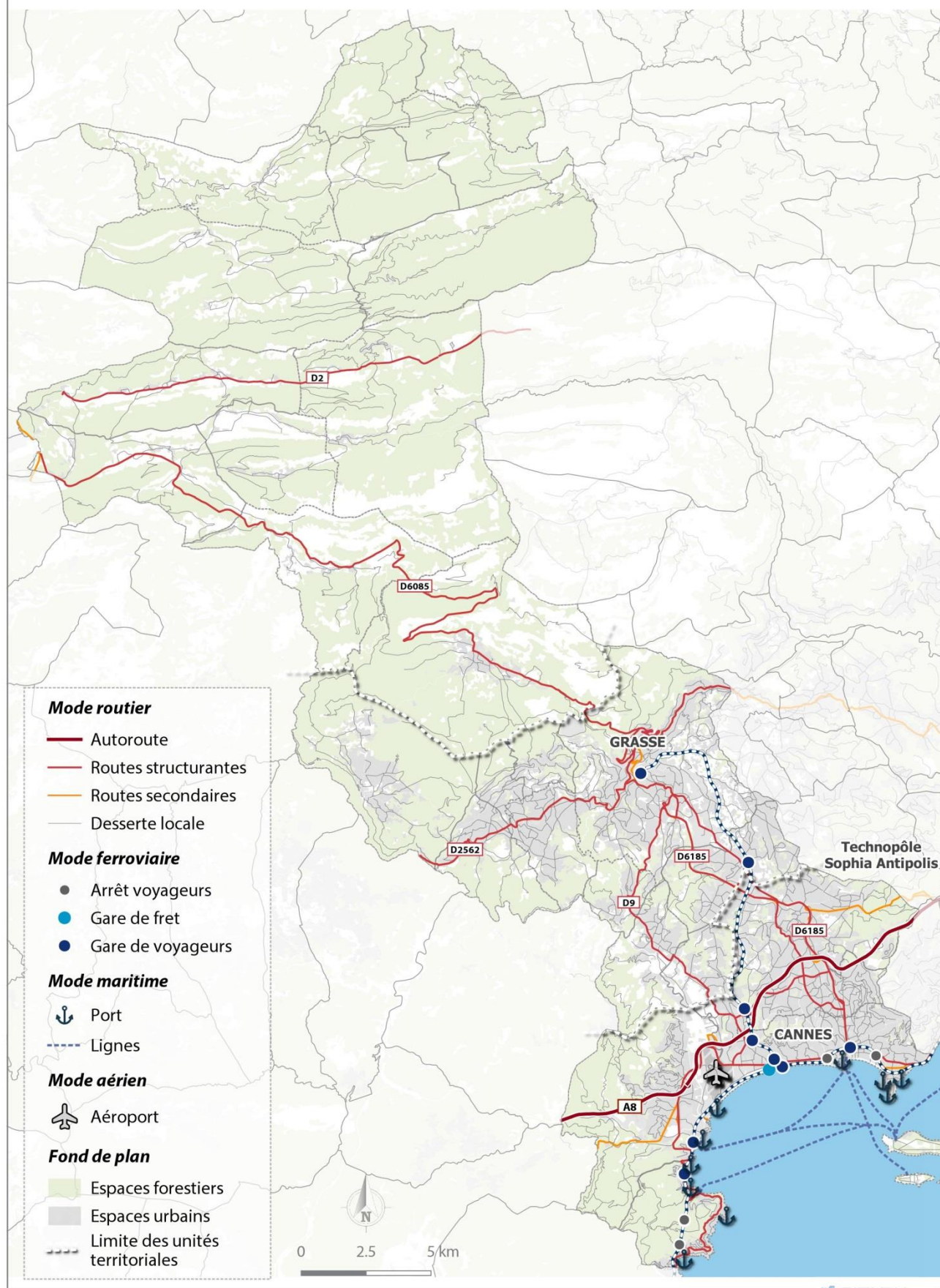
- la **Bande Littorale** regroupe les principaux pôles de vie, pôles d'emplois et pôles touristiques du territoire. C'est vers elle que convergent les principales infrastructures des quatre principaux modes de déplacement : aériennes, ferroviaires, maritimes et routières. Entité la plus peuplée, elle est traversée par de grands flux de transit qui s'ajoutent aux déplacements du quotidien ;
- le **Moyen-Pays**, dont Grasse constitue la centralité, connaît des disparités : globalement bien desservi par la route et le réseau ferré, l'accessibilité du nord du territoire reste néanmoins de moindre qualité ;
- le **Haut-Pays** est quant à lui plus isolé. Territoire rural, il constitue cependant un pôle d'attractivité touristique, qui a vocation à se renforcer à l'avenir.

L'organisation des infrastructures routières et des transports en commun est caractérisée par sa **structuration Est-Ouest sur la Bande Littorale et Nord-Sud vers le Moyen Pays**. Les améliorations apportées ces dernières années ont formé un réseau de relativement bonne qualité malgré les phénomènes de saturation ou les insuffisances capacitaires.

Entre Bande Littorale et Moyen-Pays, les échanges internes et externes Est-Ouest sont en revanche plus limités.

Grande accessibilité

SCoT'Ouest



Novembre 2017

CITADIA

Carte 65 – Accessibilité au sein du SCoT'Ouest

1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT QUI STRUCTURENT LE TERRITOIRE

Des différents modes de transport représentés sur le territoire (aérien, ferroviaire, autoroutier, routier et maritime), les transports aériens et routiers sont les plus efficaces en termes de grande accessibilité.

A. Accessibilité aérienne : un territoire bénéficiant de la proximité de deux aéroports complémentaires

Le territoire bénéficie d'une desserte aérienne de grande qualité :

- **L'aéroport de Cannes-Mandelieu**, 2^{ème} aéroport d'affaires après Paris-Le Bourget :
Cet aéroport, implanté dès les années 1930 sur le site actuel, occupe 79 ha sur le territoire de Cannes et 36 ha sur celui de Mandelieu. Il a su, au cours des décennies, développer les équipements nécessaires pour répondre aux besoins de la clientèle de l'aviation d'affaires : terminal tous services, allongement de la piste, balisage de nuit ...
Il accueille quatre compagnies d'hélicoptères ainsi que quatre compagnies d'aviation. En 2013, le trafic était estimé à près de 10 000 passagers.
La nécessité de respecter l'environnement résidentiel dans lequel il s'insère lui impose des règles d'exploitation contraignantes.
- **L'aéroport Nice Côte d'Azur**, 3^{ème} aéroport de France (après Charles de Gaulle et Orly) assure les liaisons aux grandes agglomérations françaises et européennes, voire internationales. Situé à 25 km de Cannes, sa proximité bénéficie pleinement au territoire.

B. Accessibilité ferroviaire : un réseau saturé en voie de restructuration

Le territoire est desservi par deux axes : Est-Ouest Marseille/Nice et Nord-Sud Cannes/Grasse.

La Région Sud souffre d'insuffisances notables en matière de desserte ferroviaire : saturation du réseau, offre TGV de faible qualité, etc.

La nécessité d'une 2^{ème} ligne a été actée en juillet 2013 : le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont les travaux devraient être engagés à l'horizon 2026, a pour objectif d'améliorer la desserte au quotidien de la région.

Sur le territoire des Alpes-Maritimes, priorité est donnée à la désaturation du nœud ferroviaire azuréen afin de créer une nouvelle infrastructure constituant une boucle ferroviaire de la ligne Cannes-Grasse à Nice.

Ainsi, le projet s'articule autour de la création de :

- **deux nouvelles voies sur 24 km**, dont environ 19 km en tunnel,
- **trois nouvelles gares LNPCA** : Cannes la Bocca, Sophia et Nice-Grand Arénas.

C'est le site dit de Cannes Marchandises à l'Ouest de la Bocca qui a été retenu comme nouvelle gare LGV de l'Ouest des Alpes-Maritimes avec la perspective d'un nouveau nœud d'interconnexion majeur dans la Région Sud et l'impulsion économique qui va l'accompagner.

Ce nouvel équipement va également servir de levier pour la mise en place d'un vaste projet urbain prenant assise sur des espaces urbains peu optimisés couvrant l'ouest de la ville, entre le quartier historique de la Bocca (qui sera réaménagé) et les emprises de l'aéroport. **Ce projet urbain dit Cannes Grand Ouest** a été finalisé dans ses premières phases d'études au cours du second semestre 2018.

C. Accessibilité maritime : une offre tournée vers le tourisme et les loisirs

1. Les ports de plaisance

Treize ports de plaisance offrant plus de 6 000 anneaux jalonnent le littoral de Cannes à Théoule :

- le Vieux Port (724 places) et les ports Pierre Canto (plus de 500 places), du Moure Rouge (450 places) et Pointe Croisette, à Cannes ;
- les ports de plaisance de la Napoule (917 places), de la Rague (560 places) et de l'Argentières (150 places), ainsi que trois Ports privés (Cannes Marina - 1 769 places, Marco Polo - 250 places, et Marina Park - 95 places) et un port à sec (Port Inland, 1er port à sec d'Europe avec 800 places), à Mandelieu-la-Napoule ;
- les ports de Théoule, de la Figueirette et de La Galère à Théoule-sur-Mer ;
- le port du Béal.

2. Des navettes maritimes

Plusieurs compagnies assurent des liaisons entre le continent (gare maritime à l'entrée du Vieux Port de Cannes, port de la Napoule à Mandelieu et port de Figueirette à Théoule) et les îles de Lérins.

Leur fréquence et la flotte (capacités de 100 à 200 passagers par navire) attestent de l'attractivité de ce moyen de déplacements, même si les trajets sont essentiellement liés aux loisirs et aux îles.

En effet, les fréquences les plus élevées ont lieu pendant la saison touristique, voire exclusivement en période estivale pour les navettes reliant Cannes à Mandelieu et Théoule (4 allers-retours quotidiens en juillet et août 2017).

D. Accessibilité routière : un réseau étoffé mais saturé

Le territoire bénéficie d'un important réseau routier qui supporte des flux externes et internes :

- **L'autoroute A8** est l'axe structurant, reliant la France à l'Italie, mais souffrent d'un trafic croissant du fait qu'il ne soit plus un simple axe de transit, mais un axe de desserte de la Bande Littorale ;
- **Le réseau départemental** assure les liaisons Nord-Sud (RD9 dans la basse vallée de la Siagne, RD 6185 Cannes-Grasse) ainsi que les liaisons avec les territoires limitrophes (RD35 en direction de Sophia-Antipolis, RD2562 vers le Var) ;
- Le Haut-Pays est desservi à partir du centre-ville de Grasse par la RD 6085, **route Napoléon**, puis par un réseau de voies locales de petite montagne.

Les grands axes sont très fréquentés, supportant flux de transit, migrations pendulaires et déplacements de loisirs, et sont parfois insuffisamment dimensionnés. Les temps de déplacements quotidiens, encore largement inféodés à l'automobile, se rallongent et les phénomènes de saturation sont récurrents sur certains secteurs. Cette saturation est à l'origine de ralentissements et d'itinéraires de shunts que les usagers empruntent pour éviter les grands axes se reportant ainsi sur des voies de desserte locales, non dimensionnées pour recevoir un fort trafic. Des réflexions sont engagées pour l'amélioration du réseau.

Le réaménagement des échangeurs de l'A8 doit permettre de mieux répartir les trafics et d'assurer l'articulation Nord-Sud :

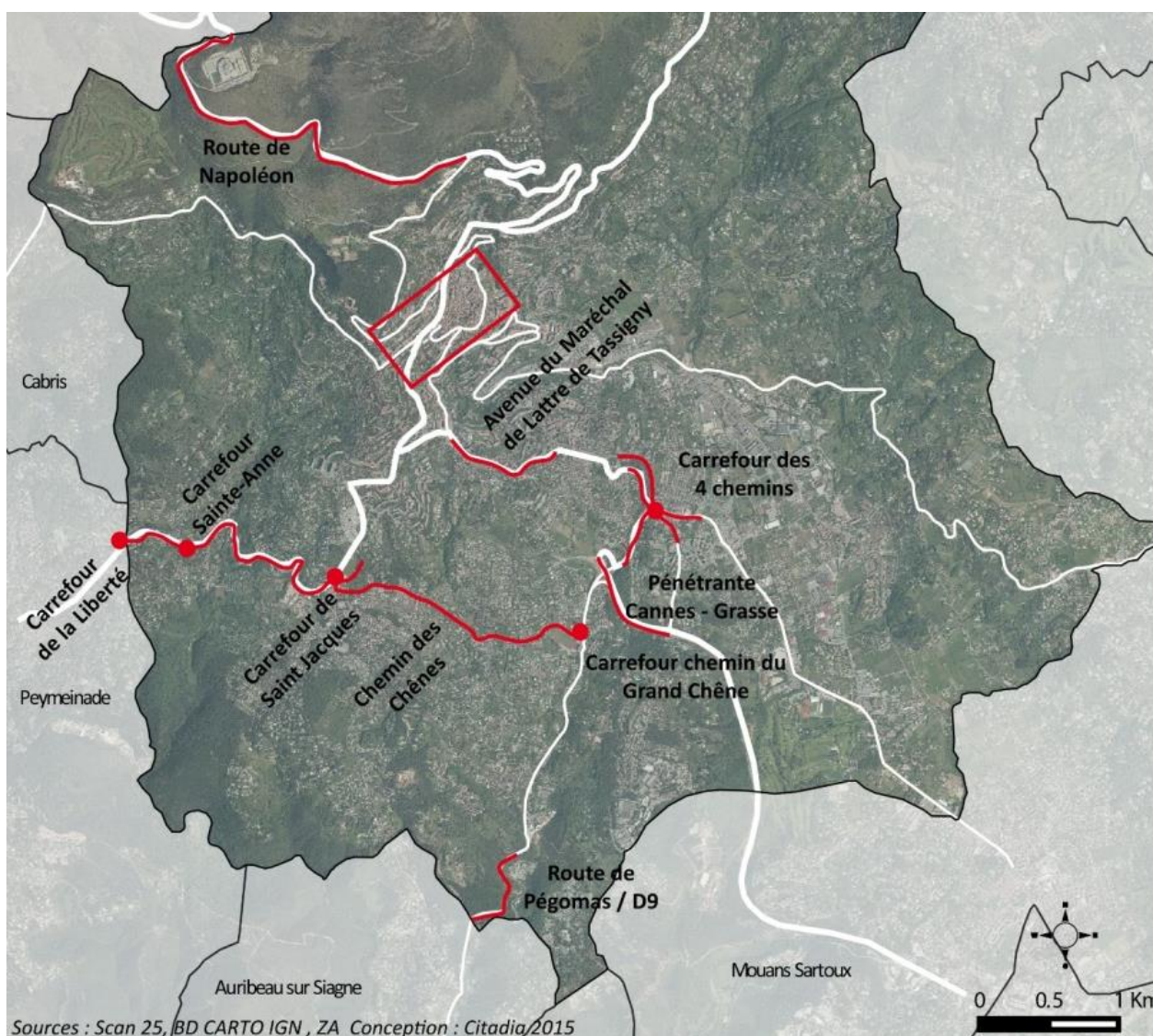
- l'échangeur n°41 de Cannes-La Bocca dessert la plupart des zones d'activités et commerciales de Cannes et Mandelieu. Son raccordement à la **liaison intercommunale de La Siagne** permettra de mieux irriguer la Basse Vallée de la Siagne ;
 - l'échangeur n°42 du Canet-Mougins, sur la pénétrante Cannes-Grasse
- le projet d'échangeur 43 prévu autour de Sophia-Antipolis depuis la création de l'A8 et inscrit à la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes.

L'accessibilité de Grasse, la desserte du Plan de Grasse et les liaisons Est-Ouest du sud grassois

sont également un enjeu ; des projets ont été identifiés avec pour objectif de fluidifier la circulation du secteur :

- supprimer une partie de la saturation du carrefour des Quatre Chemins,
- soulager la route de Cannes et le parc industriel,
- éviter la traversée du hameau du Plan de Grasse et de Mouans-Sartoux,
- améliorer les dessertes inter-quartiers.

L'ouverture de l'échangeur Grasse - la Paoute dont la phase d'étude s'achève en 2019 devrait considérablement fluidifier la desserte de l'agglomération de Grasse, et notamment les grandes zones économiques de Sainte Margueritte.



Carte 66 - Les projets routiers sur le territoire grassois
Source : Projet de PLU de Grasse, Citadia

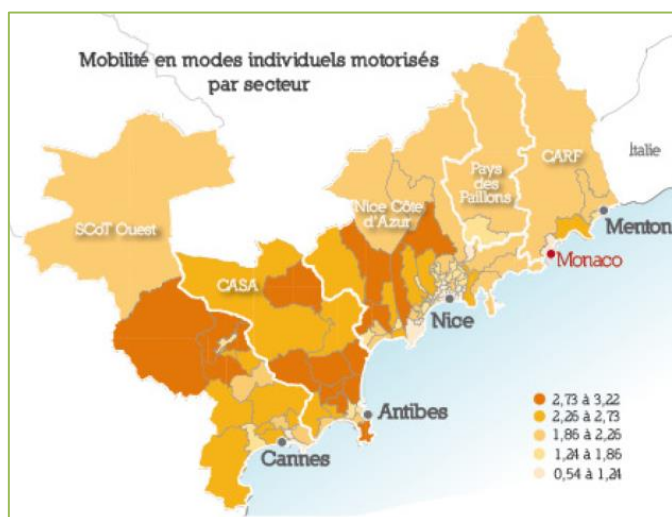
2. LES MOBILITÉS

En termes de mobilités, les pratiques peuvent être distinguées selon :

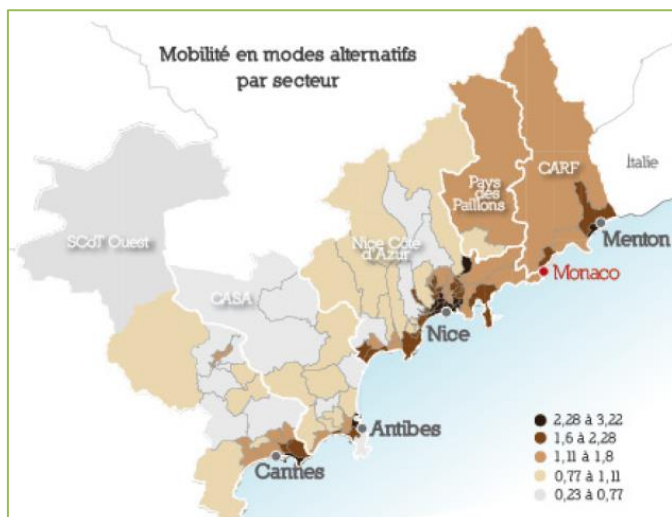
- les modes motorisés individuels : voiture, mais aussi deux-roues motorisés et autres véhicules légers ;
- les modes alternatifs, dits « modes actifs » : marche, vélo et tous types de transports collectifs.

A. Des déplacements inféodés à l'automobile

Les modes de déplacements et la pérennité des pôles urbains sont interdépendants. L'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes, réalisée en 2009, avait déjà permis de mettre en évidence cette corrélation.



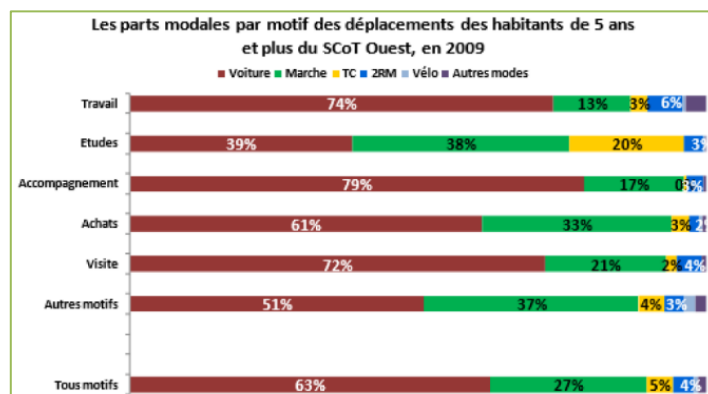
Carte 67- La mobilité en modes individuels motorisés au sein du Département
Source : Enquête Ménages Déplacements, ADAAM, 2009



Carte 68 - La mobilité en modes alternatifs au sein du Département
Source : Enquête Ménages Déplacements, ADAAM, 2009

Ainsi, en 2009, quel qu'en soit le motif, la voiture représente 63 % des déplacements, la marche à pied 27% et les transports en commun seulement 5%.

Il est à noter que, pour les migrations pendulaires, la voiture reste un mode de transport surreprésenté, soit près des 3/4 des déplacements domicile-travail.



Graphique 74 - Les parts modales par motifs de déplacements au sein du SCot'Ouest

Source : Portrait de territoire, ADAAM, mai 2014

Plus du quart des déplacements se fait à pied tandis que le recours aux transports en commun reste relativement anecdotique (5%) même si les améliorations récentes des réseaux ont pu contribuer à augmenter son importance (amélioration de la ligne Cannes-Grasse, mise en place du BHNS Palmbus, cadencement des lignes...).

L'Enquête Ménages Déplacements souligne toutefois la tendance globale à la diminution des déplacements internes en voiture : si les flux internes automobiles stagnent dans le bassin grassois, ils ont fortement régressé dans le bassin cannois (-31% entre 1998 et 2009).

B. Une offre de transports en communs structurante à renforcer

1. Une offre de transports en commun segmentée

L'offre ferroviaire repose sur deux axes :

- la voie littorale Marseille-Vintimille est une voie double desservant 4 gares sur le territoire. Un plateau ferroviaire de 24 ha à La Bocca assure l'entretien des TER et le couplage/découplage des trains de fret. L'amélioration de l'offre cadencée a permis d'augmenter la fréquence des TER entre Cannes et Nice. Elle doit être renforcée dans le cadre du projet Ligne Nouvelle PCA ;
- la voie Cannes-Grasse est une voie unique remise en service en 2005 qui assure une liaison rapide entre les deux centres-villes (environ 25-30 minutes). Elle dessert 5 gares sur le territoire du SCoT. Des travaux réalisés en 2017 ont permis d'augmenter la capacité et la fiabilité du trafic sur la ligne (39 trains par jour, 2 TER par heure aux heures de pointe, suppression d'un passage à niveau entre Mouans-Sartoux et Mougins, création d'une halte...).

Gares	Nombre de voyageurs		
	2014	2015	2016
Cannes	3 351 596	3 279 478	3 180 933
Grasse	201 821	198 745	176 765
Cannes La Bocca	181 097	155 030	154 375
Mandelieu	99 749	99 749	92 566
Mouans Sartoux	94 395	96 351	88 750
Théoule	13257	14667	13 521

Tableau 18 -Fréquentation des gares
Source : <https://ressources.data.sncf.com>

Outre l'offre TER, des **Lignes Express Régionales (LER)** traversent le territoire du SCoT :

- la LER 31 (Nice-Grenoble), du Sud au Nord, propose des arrêts à Grasse, Saint-Vallier de Thiey, Escagnolles et Séranton ;
- la LER 20 (Nice-Marseille), d'Est en Ouest, dessert Le Cannet et Mandelieu-la-Napoule.



Carte 69 - Extrait du réseau LER
Source : Région PACA

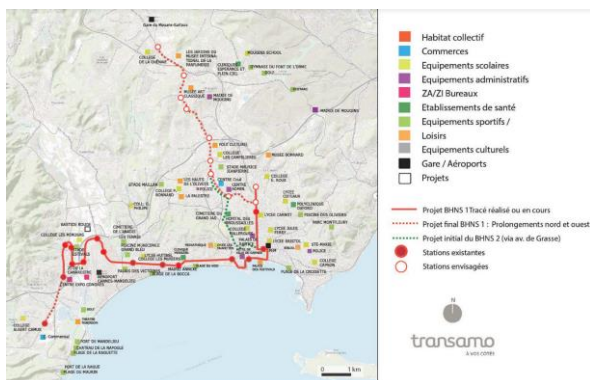
L'offre de transports en commun urbains et interurbains est composée de trois réseaux :

- le **réseau Palm Bus** qui couvre l'intégralité du territoire communautaire de Cannes, le Cannet, Mandelieu-la-Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer
- le **réseau Sillages** qui s'étend sur plus de 400 km et dessert le Moyen-Pays et le Haut-Pays jusqu'à Saint Auban,
- le **réseau ZOU** de la Région qui relie les deux périmètres desservis par Palm Bus et Sillages, et assure une desserte du territoire ainsi que les connexions avec le reste du département (12 lignes dans le périmètre SCoT).

FREQUENTATION (milliers voyageurs) BHNS Palmbus	2017	2018	2018/2017
Palm Express A GR mandelieu à Gare SNCF de Cannes	1 449	1593	10%
Palm Express B Gare SNCF de Cannes à Mouans Sartoux	509	700	38%
TOTAL "BHNS"	1 958	2 293	+17%

Le réseau ZOU joue un véritable rôle de liaison entre la Bande Littorale et le Moyen-Pays (notamment les lignes 600 - cadencée par plus de 40 allers-retours par jour en semaine, 610, 610B et 611) ainsi qu'avec les territoires voisins (Ligne 500 Nice-Grasse avec 26 allers-retours par jour en semaine) et notamment le pôle d'emplois de Sophia Antipolis (ligne 530 Grasse-Valbonne-Sophia Antipolis avec 13/14 allers-retours par jour en semaine, ligne 630 Cannes-Valbonne Sophia Antipolis-Cannes - 20 allers-retours par jour en semaine, et ligne 650 La Roquette-Mouans-Sartoux-Mougins-Sophia Antipolis - moins de 10 allers-retours par jour en semaine).

Le relief et le dimensionnement des voies constituent toutefois des contraintes au développement de ce réseau, ce qui impose de repenser certains axes.



La ligne de **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** Mandelieu – Le Cannet demeure insuffisante. Une seconde ligne, en direction de Mougins, permettra à terme d'irriguer le Nord jusqu'à Grasse et assurera une liaison stratégique entre les deux grands pôles économiques du territoire, celui de Cannes La Bocca, au Sud, et le pôle Arôme Senteurs Saveurs de Grasse, au Nord.

Des services complémentaires ont été mis en place avec notamment une offre de Transports à la Demande (TAD), tant par le réseau Sillages que le réseau Palm Bus sur les secteurs moins densément peuplés, que par le réseau Régional ZOU, assurant la desserte des espaces ruraux du Haut Pays.

L'attractivité du réseau se traduit par une augmentation sensible de sa fréquentation. Malgré les améliorations apportées au réseau (aménagement, fréquence...), certaines lignes ont aujourd'hui atteint leurs limites capacitaires.

La mise en place du Bus à Haut Niveau de Service a eu un rôle incitatif pour les usagers sur la Bande Littorale.

Il faut noter que **le développement d'une offre de transports en commun de qualité a une incidence directe sur la fluidité du trafic routier** (par exemple : à la mise en place du BHNS sur l'agglomération Cannoise a coïncidé un fléchissement notable de la congestion routière de l'échangeur A8 n°42).

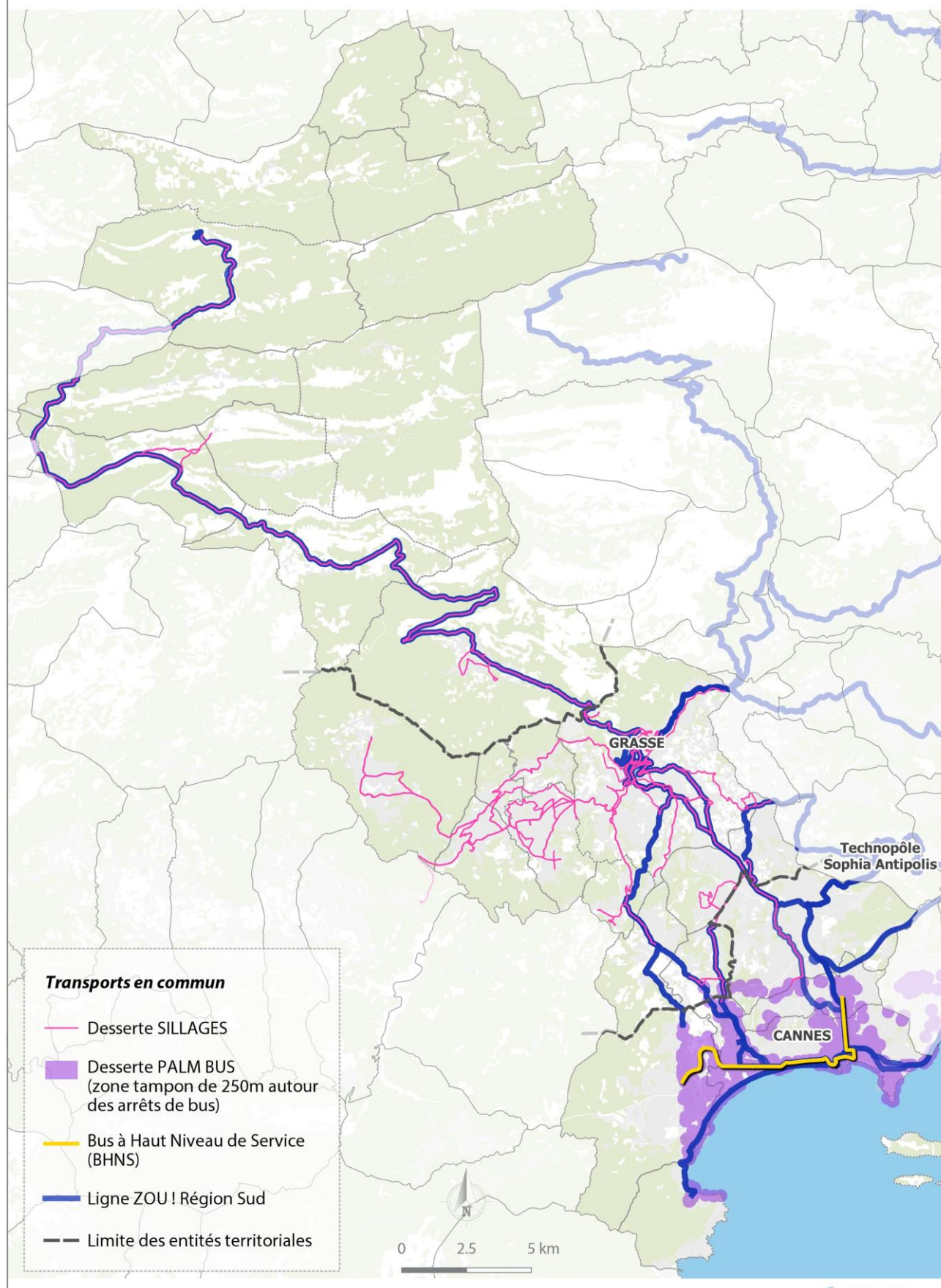
La particularité grasseoise

La configuration de la ville de Grasse contraint fortement les échanges entre le centre-ville et le pôle multimodal de la gare, et le réseau de transport urbain pâtit des saturations récurrentes. Si de nombreuses traverses piétonnes existent entre la gare et le centre-ville, la topographie limite leur usage, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Un projet d'équipement de desserte à haute capacité en site propre entre la gare SNCF et le centre ville est à nouveau à l'étude, et fait l'objet d'une programmation dans le PLU Révisé de 2018.

Desserte en transports en commun

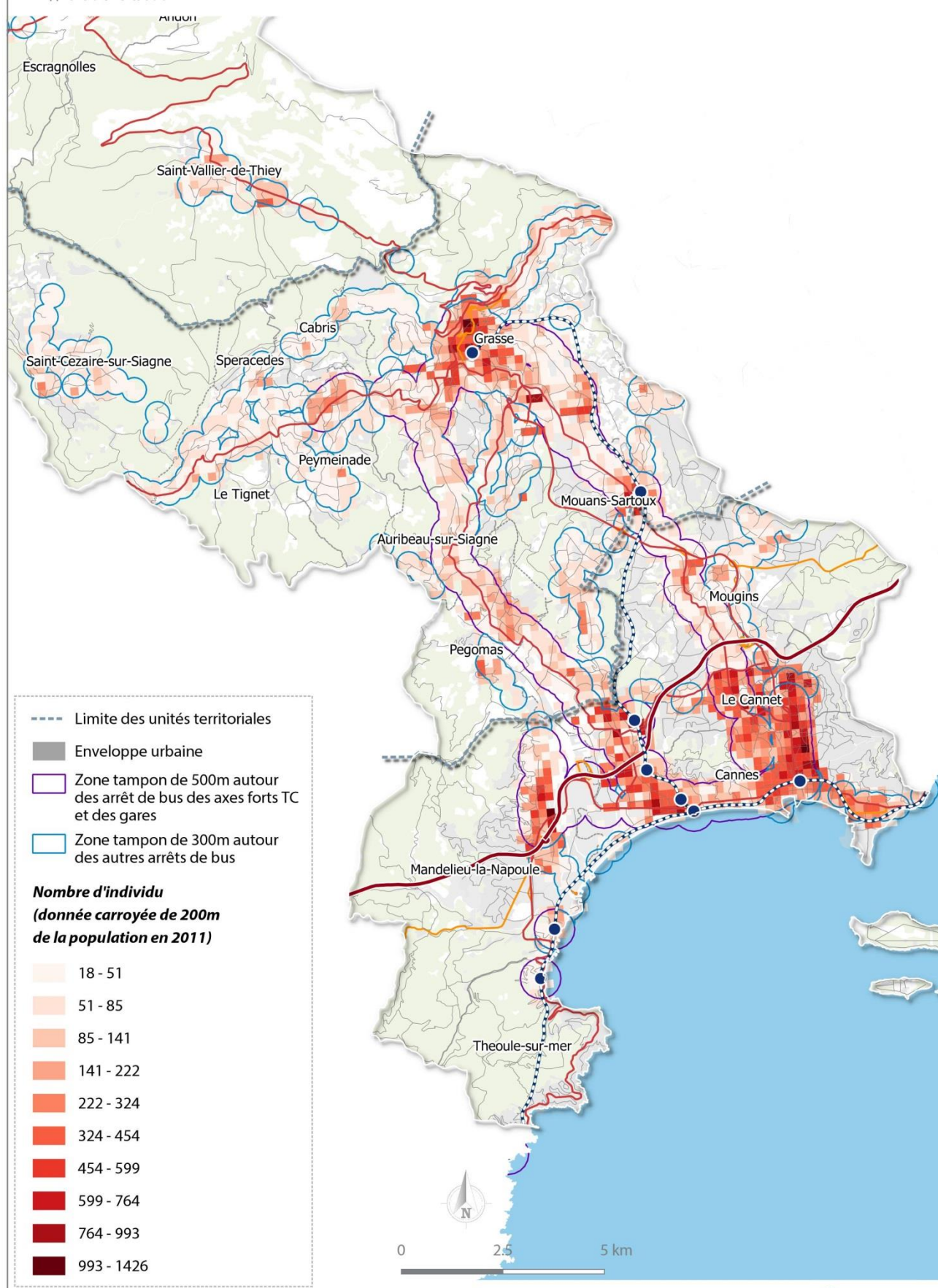
SCoT'Ouest



Carte 70 – Le réseau de transports en commun au sein du SCoT'Ouest

Accessibilité de la population au transport en commun

SCoT'Ouest



2. Un potentiel maritime à développer

Le linéaire côtier du territoire permet d'envisager des liaisons de cabotage afin d'alléger le trafic terrestre pour les transports interurbains entre Cannes et Théoule-sur-Mer, mais aussi à une échelle plus large, entre Nice et Fréjus-Saint-Raphaël.

C. Des modes actifs à différentes échelles

Le Sud du territoire, plus urbain et moins marqué par le relief se prête plus facilement aux déplacements piétons et cyclistes.

Les modes actifs sont d'autant plus pratiqués que le territoire propose un réseau lisible et sécurisant.

Toutefois, ces modes de déplacements doivent être différenciés selon qu'ils sont liés aux déplacements du quotidien ou aux loisirs.

Selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2009, la **marche à pied** n'est pas un mode privilégié pour les déplacements contraints tels que le travail (13%) et l'accompagnement (17%), alors qu'elle représente 27% des déplacements tous modes confondus. En revanche, la marche est un mode privilégié pour les déplacements dont le motif n'est pas contraint (33% pour les achats par exemple) ainsi que pour les études (38%).

La marche est ainsi, au quotidien, un mode de déplacement de proximité qui repose sur des distances faibles (en moyenne 700 m) et des cheminements lisibles et sécurisants.

Une disparité peut également être soulignée entre les territoires urbains où les déplacements pédestres sont favorisés et les territoires ruraux : à titre d'exemple, la marche représente une part modale de 16% des déplacements tous modes confondus à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du pays de Grasse contre 27% à l'échelle du territoire du SCoT et 43% à l'échelle de la ville de Cannes.

L'Enquête Ménages Déplacements de 2009 relevait également le caractère relativement anecdotique des déplacements **à vélo** : entre 2% et 3% des usagers se déplacent régulièrement à vélo.

L'enquête réalisée dans le cadre de l'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse tend à montrer que le vélo a plutôt un usage sportif (42%) et de loisir (44%), qu'un usage utilitaire (14%).

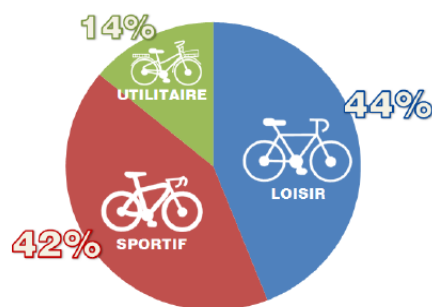
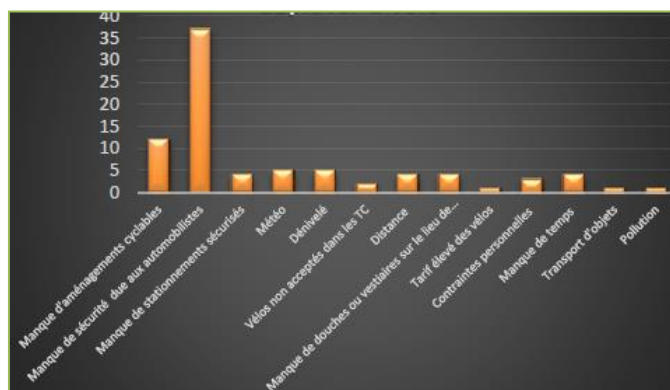


Figure 13 – Part des pratiques par type de mode actif
Source : Service Déplacements-Transports de la CAPG

Parmi les avis recueillis lors de l'enquête, au delà des contraintes topographiques (que les assistances électriques aujourd'hui atténuent), c'est d'abord le caractère fragmenté du réseau de pistes ou d'itinéraires cyclables adaptés et sécurisés qui est évoqué comme principal frein au développement des mobilités actives (vélo....).



Le développement des vélos à assistance électrique, compensant les dénivelés et les distances, permet de faciliter cet usage à condition que les infrastructures soient adaptées.

Graphique 76 – Raisons empêchant les usagers de se déplacer à vélo
Source : Service Déplacements-Transports de la CAPG 2016

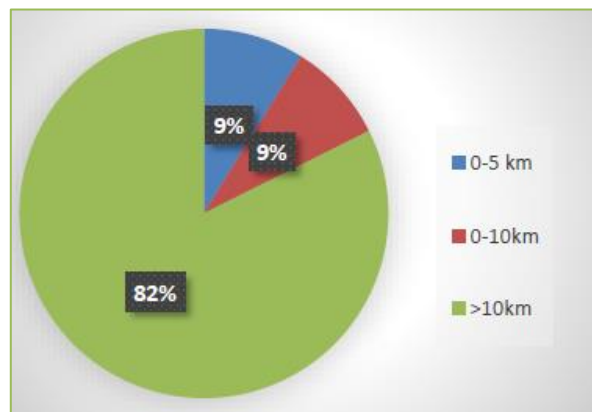


Figure 15 – Distance moyenne parcourue à vélo
Source : Service Déplacements-Transports de la CAPG



Carte 72 – Projet EuroVélo8
Source : CAPG Schéma directeur cyclable



Photographie 5 - Aménagement de pistes cyclables le long des routes RD1009 et RD1109 dans la Base Vallée de la Siagne
Source : Google Earth

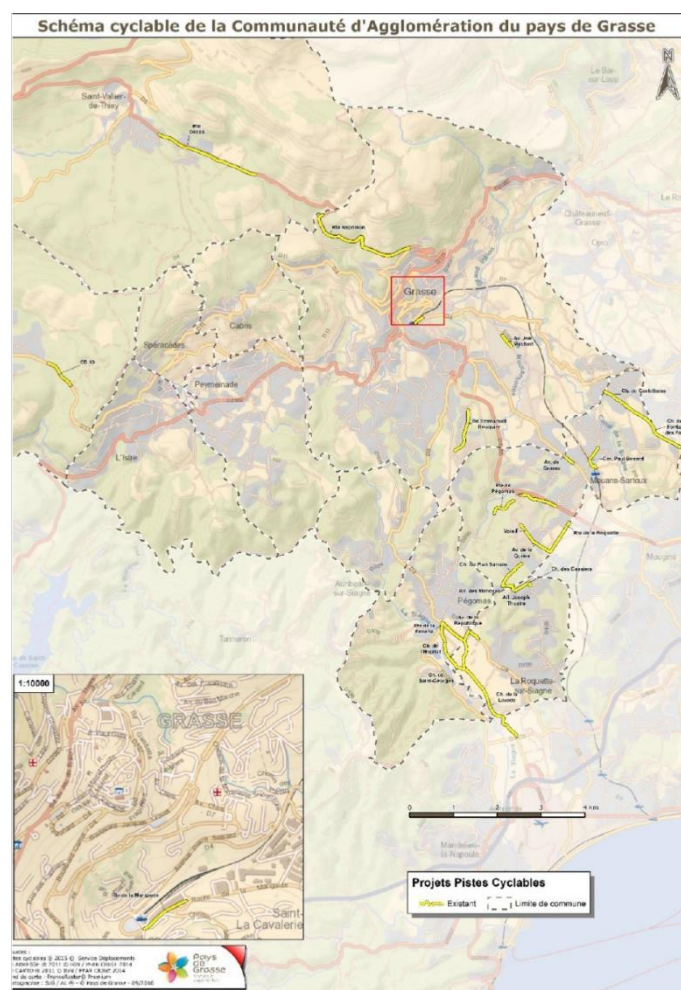


Photographie 6 – Exemple d'absence de continuité de piste cyclable
Source : Google Earth

S'il reste insuffisant, **le réseau de voies cyclables** se développe néanmoins progressivement. Le territoire du Pays de Grasse compte une vingtaine kilomètres de pistes aménagées et d'autres tronçons ont récemment été ouverts (Basse Vallée de la Siagne par exemple) ou sont envisagés (continuité Eurovélo8, réflexions de la CAPG sur la réutilisation de l'ancienne voie des Chemins de Fer de Provence...).

Le réseau de modes actifs sur l'Agglomération Cannes Pays de Lérins est également en progression et comporte aujourd'hui près de 40 kilomètres de tracé (aller-retour confondus)

Le réseau de modes actifs reste néanmoins aujourd'hui incomplet, encore trop discontinu, et hormis sur le bord de mer suite aux aménagements récents (Boca Cabana à Cannes, Mandelieu...), l'absence de liaison Est Ouest est un maillon manquant important dans le dispositif.



Itinéraire cyclable - Document de travail

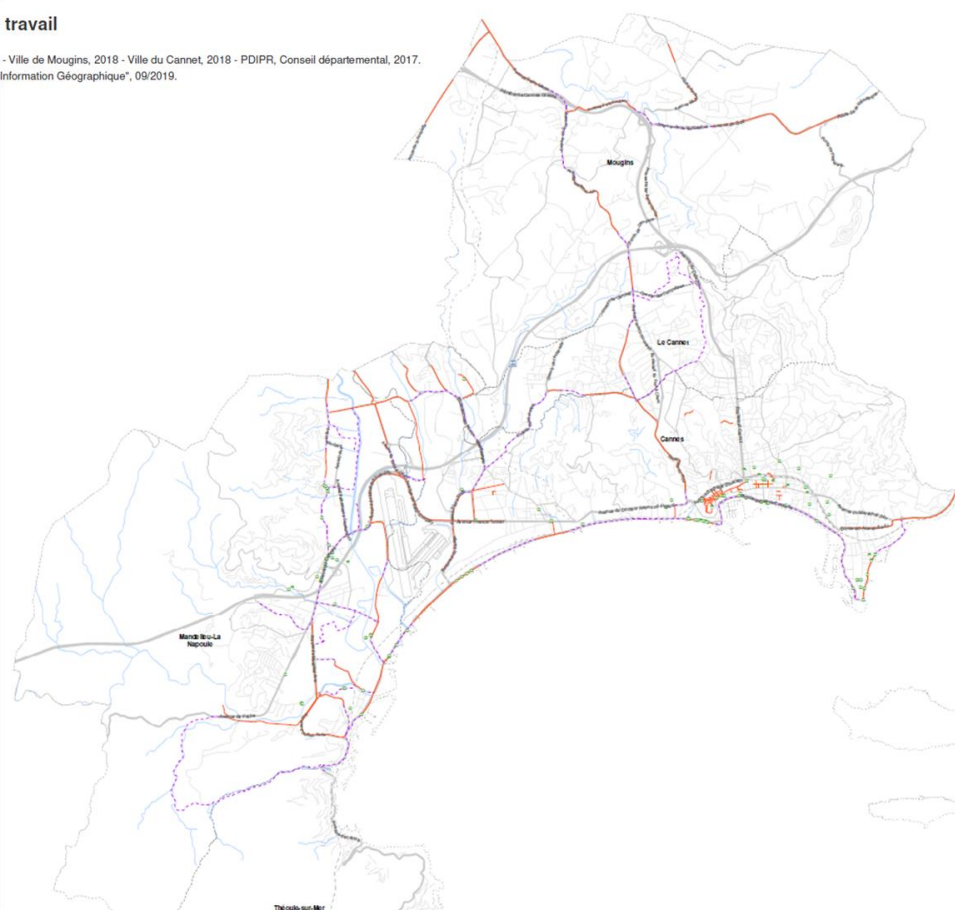
Sources : Ville de Cannes, 2019 - Ville de Mandelieu, 2019 - Ville de Mougins, 2018 - Ville du Cannet, 2018 - PDIPR, Conseil départemental, 2017. Cartographie réalisée par le Service commun "Systèmes d'Information Géographique", 09/2019.

■ Stationnement vélo

Itinéraire cyclable

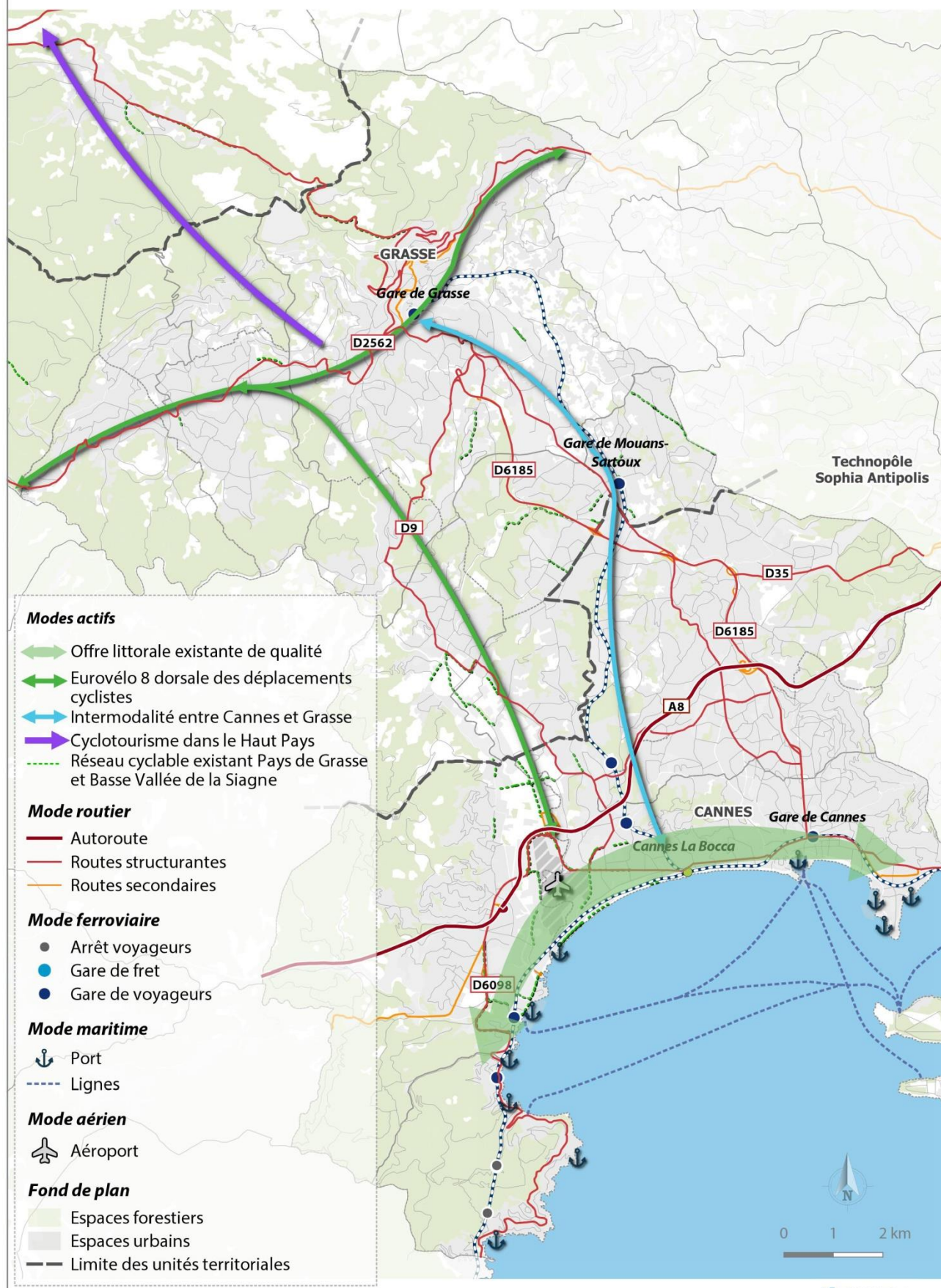
— Existant : 41.1 km

- - - En projet : 42.9 km



Modes actifs

SCoT'Ouest



Carte 74 - Les déplacements en modes actifs au sein du SCoT'Ouest

D. L'intermodalité, clé de l'efficacité des mobilités

L'intermodalité est le dispositif permettant de rendre les transports collectifs plus attractifs en facilitant l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

L'Enquête Ménages Déplacements de 2009 soulignait la **faiblesse de l'intermodalité** sur le territoire azuréen bien que de nouvelles tendances se dessinaient : le recours exclusif à la voiture individuelle diminuait assez fortement (-39%) tandis que les déplacements multimodaux occasionnels avec usage de la voiture progressaient nettement (+26%).














	1998	2009	
 Exclusifs véhicules particuliers	46%	39%	
 Exclusifs véhicules particuliers peu mobiles	18%	17%	
 Multimodaux occasionnels	21%	26%	
 Multimodaux quotidiens	3%	3%	
 Exclusif transports collectifs + marcheurs	4%	4%	
 Exclusifs transports collectifs	3%	4%	
Peu mobiles	6%	7%	
Structure population	100%	100%	

Tableau 19 – Evolution des pratiques au sein du Département des Alpes-Maritimes

Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

L'intermodalité repose à la fois sur une desserte pertinente et qualitative des différents modes de transports et l'aménagement de points d'échanges bien positionnés et articulant efficacement ces modes.

Le territoire compte plusieurs pôles d'échanges multimodaux :

- **Le pôle multimodal de la gare de Cannes :** desservie par les grandes lignes et le TER, la gare de Cannes est un pôle d'échanges d'importance. Ce pôle bénéficie d'une station de taxis, d'un parking et d'un abri à vélos sécurisé et assure des

correspondances avec la plupart des lignes du réseau urbain Palm Bus et du réseau interurbain régional.

- **Le Pôle d'Echanges Multimodal de Grasse :** depuis juillet 2012, la gare ferroviaire (ligne Cannes-Grasse) est prolongée par la gare routière qui accueille les lignes du réseau Sillages ainsi qu'un parc de stationnement gratuit pour les usagers des transports en commun. Un parking relais de 224 places dont 6 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite est ainsi proposé. L'attractivité de ce pôle reste tributaire de :
 - la fréquence des transports en commun ;
 - la qualité de la liaison entre la Gare et le Centre-Ville (réflexion sur le liaisonnement en cours).

- **Le Pôle d'Echanges Multimodal de Mouans-Sartoux :** également situé sur la ligne Cannes-Grasse, avec un grand parking relais gratuit, la desserte par les réseaux de bus et une consigne à vélo sécurisée.

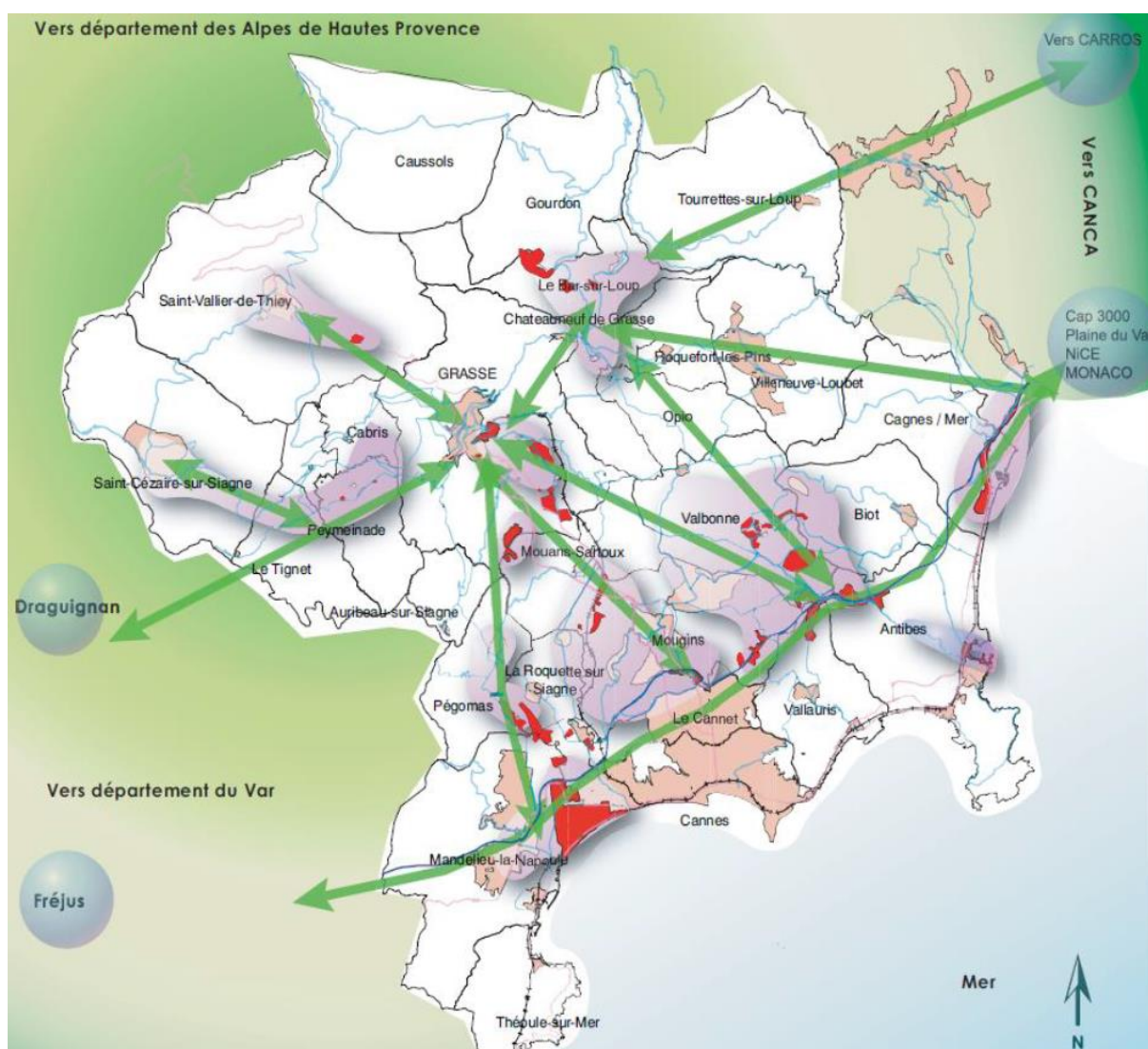
Le développement de l'intermodalité reposera sur une articulation efficace des différents modes de transports : la continuité d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs, le positionnement judicieux de parking relais, la mise à niveau des transports en commun, la création de haltes ferroviaires...

3. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE

Le transport de marchandises s'apprécie à deux échelles : celle du transport sur les longues et moyennes distances (trafic de fret externe et interne au territoire du SCoT) et celle de la ville-même.

Le trafic de fret concerne le transport de marchandises sur des moyennes et grandes distances pour l'approvisionnement et l'expédition de marchandises depuis et vers les sites industriels et zones d'activités. La livraison des marchandises en ville constitue le dernier maillon de la chaîne logistique.

L'un des enjeux en matière de transport est donc l'organisation des livraisons à l'échelle des agglomérations : les centres logistiques, situés à proximité des grands accès permettent de créer l'articulation entre le fret et la livraison et ainsi de délester le réseau local.



Carte 75 – Carte du trafic de fret au sein du Département des Alpes-Maritimes
Source : Diagnostic PDU Pays de Grasse, 2017

Le réseau viaire assure une bonne desserte des zones industrielles et commerciales.

Au Sud du territoire, l'A8 et le chemin de fer constituent les axes majeurs du fret. Ainsi, autour de l'**agglomération cannoise**, le secteur de Cannes Grand Ouest va recomposer intégralement les conditions du fret et de la logistique urbaine de l'agglomération en l'intégrant au vaste projet urbain prévu sur le long terme.

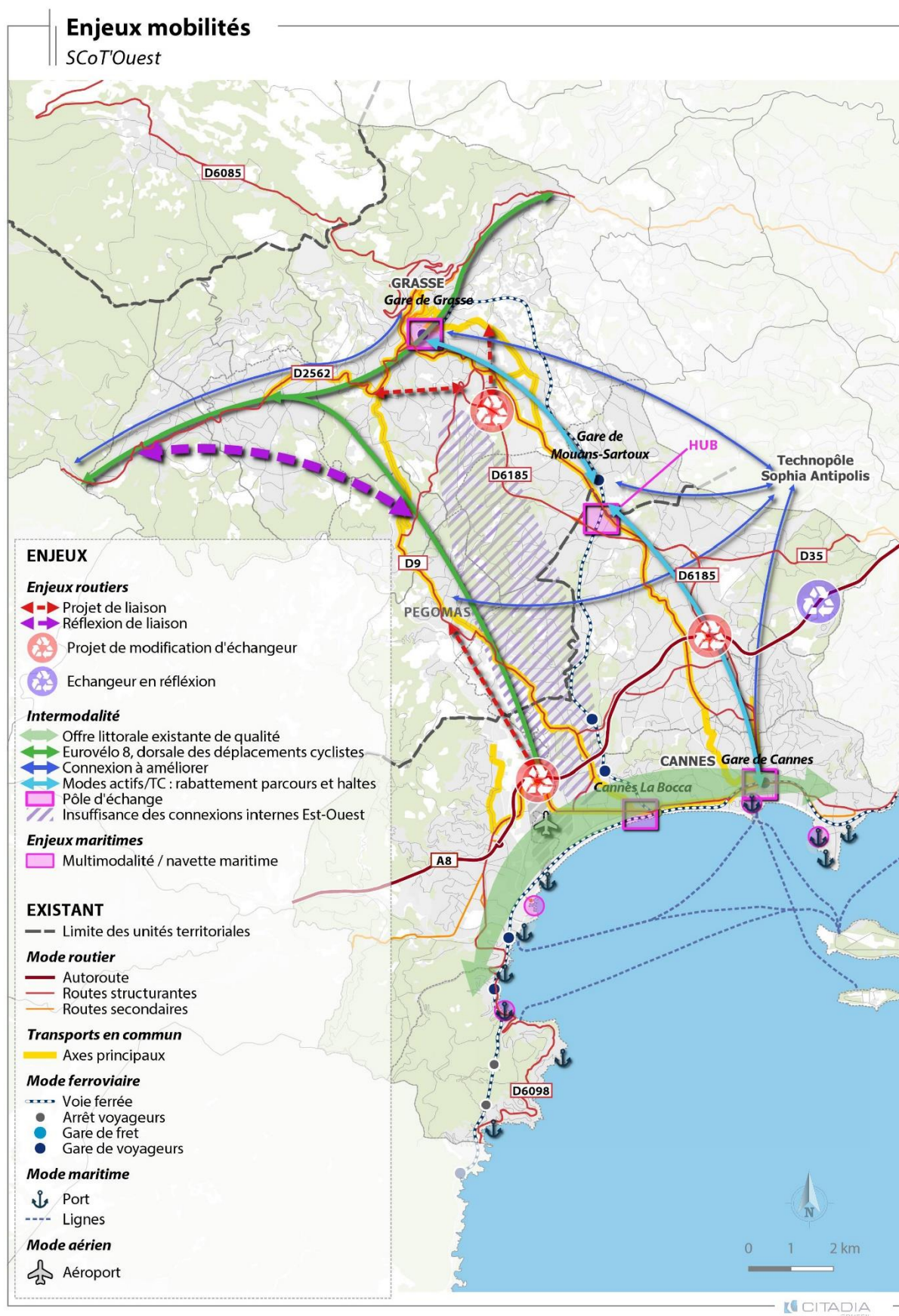
Pour l'**agglomération grasse**, la complexité du réseau routier et les contraintes physiques et fonctionnelles du territoire ne permettent pas toujours de mettre en place des interdictions de circulation.

Ainsi, la fréquentation des poids lourds pose problème au niveau du carrefour des Quatre Chemins, régulièrement saturé, et pour la traversée du centre-ville. Un parking-relais intégrant la problématique de la desserte logistique du centre de Grasse est envisagé.



Carte 76 - Localisation des pôles de dégroupage des marchandises
Source : PDU Cannes-Le Cannet-Mandelieu-La Napoule, 2006

4. ENJEUX



Carte 77 – Synthèse des enjeux liés à la thématique de la mobilité au sein du SCoT'Ouest

V. CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

1. UNE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE À CONFORTER

A. L'emploi au sein du SCoT'Ouest

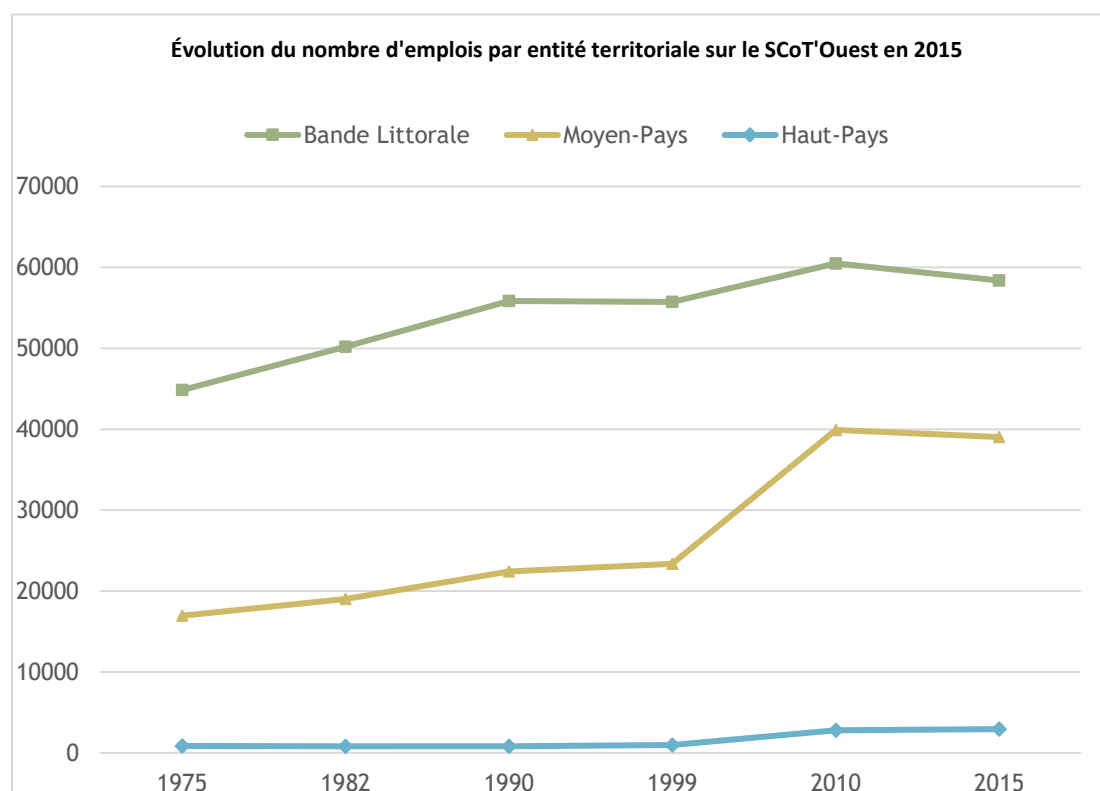
En 2015 (valeur INSEE 2017 - un décalage légal de 2 années est imposé pour valider les résultats de tout recensement), le SCoT'Ouest comptabilise un total de 100 370 emplois. Sa répartition est inégale, avec une concentration nette de l'emploi sur la dorsale équipée et urbaine allant de Grasse à Cannes.

SCoT OAM	Actifs occupés	Emplois	Taux d'emplois
Bande Littorale	58397	65868	1,13
Moyen Pays	39038	32099	0,82
Haut Pays	2934	1419	0,48

Le second enseignement de l'analyse de l'emploi à l'échelle des 28 Communes est le tassement de sa dynamique, une rupture inquiétante de la capacité du SCoT'Ouest depuis presque une décennie à créer de l'emploi, et même à le conserver puisque la Bande Littorale et le Moyen Pays sont en recul depuis le début des années 2010.

Or, l'origine de ce tassement économique s'explique, au dire des professionnels, par plusieurs facteurs qui se combinent :

- une raréfaction inquiétante du foncier économique et un coût financier rédhibitoire ;
- une perte d'attractivité de certains sites économiques par le manque de lisibilité et de qualité environnementale et paysagère des sites ;
- une banalisation des sites économiques par le commerce, l'artisanat commercial, qui sont des fonctions à faible valeur ajoutée ;
- une offre foncière et immobilière périphérique dynamique qui attire les investisseurs plus à l'Est sur les Alpes-Maritimes tant sur Sophia-Antipolis (1 100 emplois nouveaux par an ces dernières années) que sur l'Eco-Vallée de la Métropole Nice Côte d'Azur.



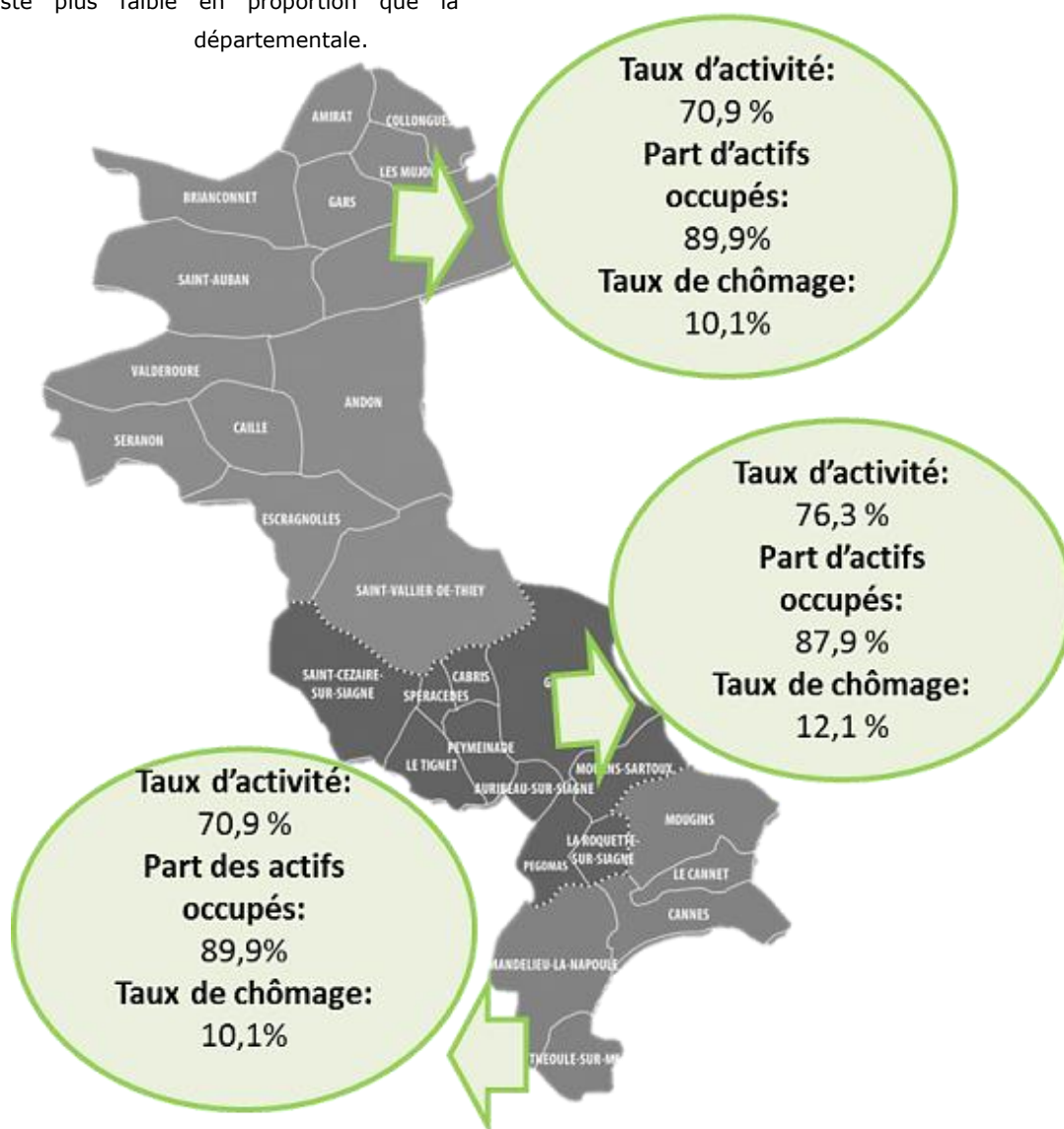
Graphique 77- Evolution du nombre d'emplois au sein du SCoT entre 1975 et 2015
Source : Insee, RP 2017

B. La population active : une part constante dans la population du SCoT

Comme pour le Département des Alpes-Maritimes (71.6% en 2008 et 73.7% en 2013), le taux d'activité (le volume d'habitants dits en âge de travailler) est en augmentation régulière depuis 2008, atteignant 73.7% en 2013 contre 70.8% en 2008.

En revanche, le taux d'actifs occupés (le nombre d'actifs, ayant ou cherchant un travail ou en formation - donc réellement inscrits dans le monde du travail) reste plus faible en proportion que la moyenne départementale.

En 2015, le territoire comptait 102 270 actifs occupés **soit seulement 39% de la population totale**. La part d'actifs occupés est globalement équivalente pour les 3 entités territoriales.



C. La mobilité liée à l'emploi

Comme le démontre le volume de déplacements quotidiens, le territoire du SCoT est un bassin de mobilité avec chaque jours 40 200 actifs en déplacement depuis et vers le SCoT'Ouest.

Les principaux échanges extérieurs au SCoT sont tournés vers la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis et la Métropole Nice Côte d'Azur.

- 80% des emplois du territoire du SCoT'Ouest sont occupés par des actifs résidents ; ce constat ne doit pas obérer les très nombreux déplacements entre le Moyen-Pays et la Bande Littorale ;
- 18 700 actifs de l'extérieur entrent sur le territoire du SCoT'Ouest.

A ces chiffres s'ajoutent le nombre considérable de travailleurs de l'Est Var (CAVEM, Pays de Fayence et Dracénie) qui entre sur le SCoT'Ouest pour rejoindre Sophia et la Métropole Niçoise.

	Nombre d'actifs occupés	% du nombre d'emploi
Résident et travaillant dans le SCoT Ouest	80 761	80,00%
Résident dans le SCoT Ouest et travaillant en dehors	21 509	20,00%
Travaillant dans le SCoT Ouest et résident en dehors	18 700	-

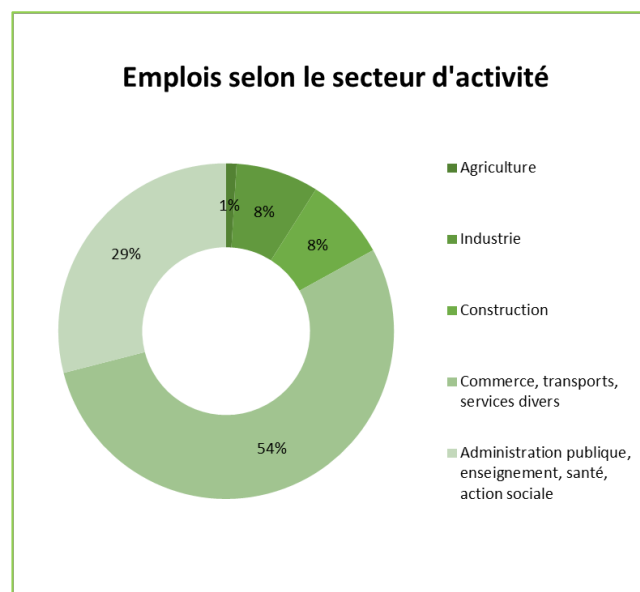
Tableau 20- Où travaillent les actifs du SCoT Ouest ?

Source : INSEE, RP 2017

D. Répartition de l'emploi par secteur sur le territoire du SCoT

Plus de 8 emplois sur 10 proposés sur le SCoT'Ouest concernent le secteur tertiaire, pour autant l'industrie (Thalès à Cannes, Grandes entreprises des arômes et parfums du Pays de Grasse) et la construction (notamment dans le Haut Pays où elle compte pour 13% de l'emploi total) représentent une importante partie des secteurs d'activités.

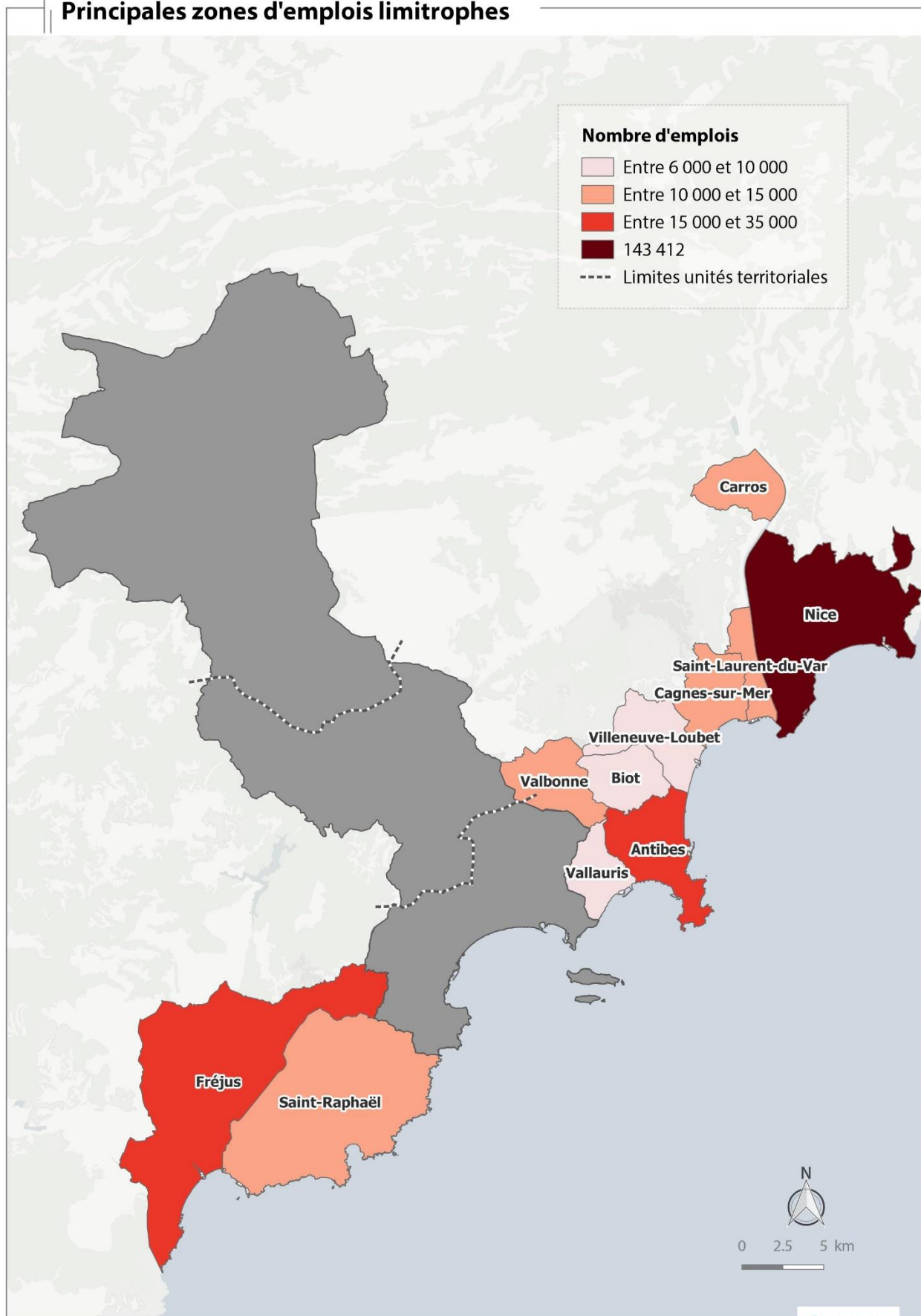
Ce secteur de l'industrie est une composante singulière dans la Côte d'Azur qui est nettement représenté sur le Moyen-Pays (13% contre respectivement 8% et 6% sur le Haut-Pays et la Bande Littorale).



Graphique 78- répartition des emplois par secteur d'activité au sein du SCoT OAM

Source : INSEE, RP 2017

Principales zones d'emplois limitrophes



Source : données INSEE (recensement population)

Carte 78 – Les principales zones d'emplois limitrophes du SCOT'Ouest

E. Le tissu économique et la création d'entreprises depuis 1999

Avec 36 000 établissements économiques, dont plus de 14 300 à Cannes, le SCoT'Ouest est un territoire économique de premier ordre.

	Pays de Grasse	Pays de Cannes Pays de Lérins	Total SCoT Ouest
Ensemble	11 380	24 577	35 957
Industrie	693	1 022	1 715
Construction	2 036	2 861	4 897
Commerce, transport, hébergement et restauration	2 893	7 397	10 290
Services aux entreprises	3 378	8 556	11 934
Services aux particuliers	2 380	4 741	7 121

SOURCE

Il accueille de grandes entreprises qui structurent le tissu économique et les filières (sous-traitance, fournisseurs) - 76 établissements comptant plus de 200 salariés dont 50 établissements sur la Bande Littorale et 26 établissements dans le Moyen-Pays. La dynamique de création d'établissements est en revanche négative, illustrant le constat des difficultés pour s'établir dans l'Ouest Alpes-Maritimes.

F. Niveau de qualification

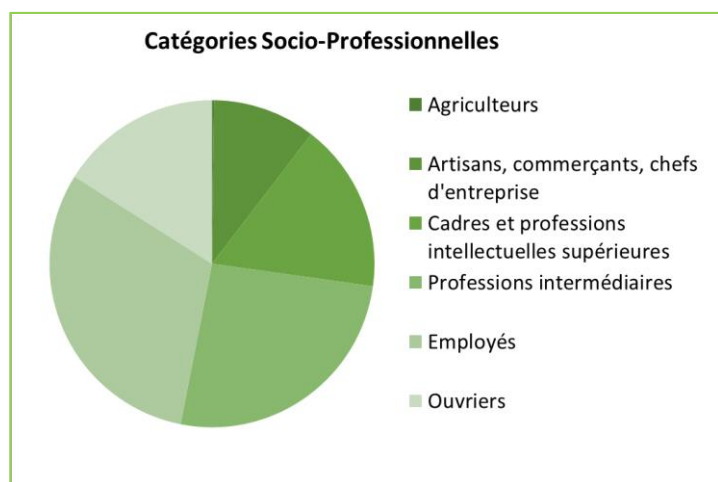
Environ 1/4 des actifs occupés sont des employés et 20% occupent des professions intermédiaires.

La part d'agriculteurs et la part d'artisans commerçants est sous-représentée avec seulement 0.2% et 8% des actifs occupés. A contrario, le territoire du SCoT comprend une part relativement forte d'ouvriers (13% des actifs).

Le SCoT présente globalement des taux de scolarisation plus faibles que le Département des Alpes-Maritimes et plus de 800 personnes, de 15 ans ou plus, sont non-diplômées ou diplômées de bas niveau.

D'autres part, le territoire du SCoT subit la fuite d'une partie des étudiants vers les villes universitaires de Marseille et Nice.

Toutefois, la présence sur le territoire de formations supérieures liées aux domaines économiques majeurs du territoire (tertiaire) permet l'accès à une main d'œuvre qualifiée pour les entreprises tertiaires du SCoT'Ouest.



Graphique 79 – Evolution de la population active par catégorie socio-professionnelle
Source : INSEE, RP 2017

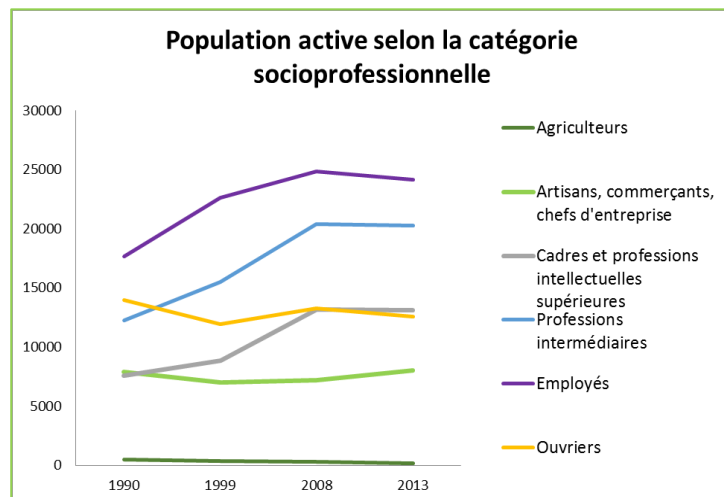
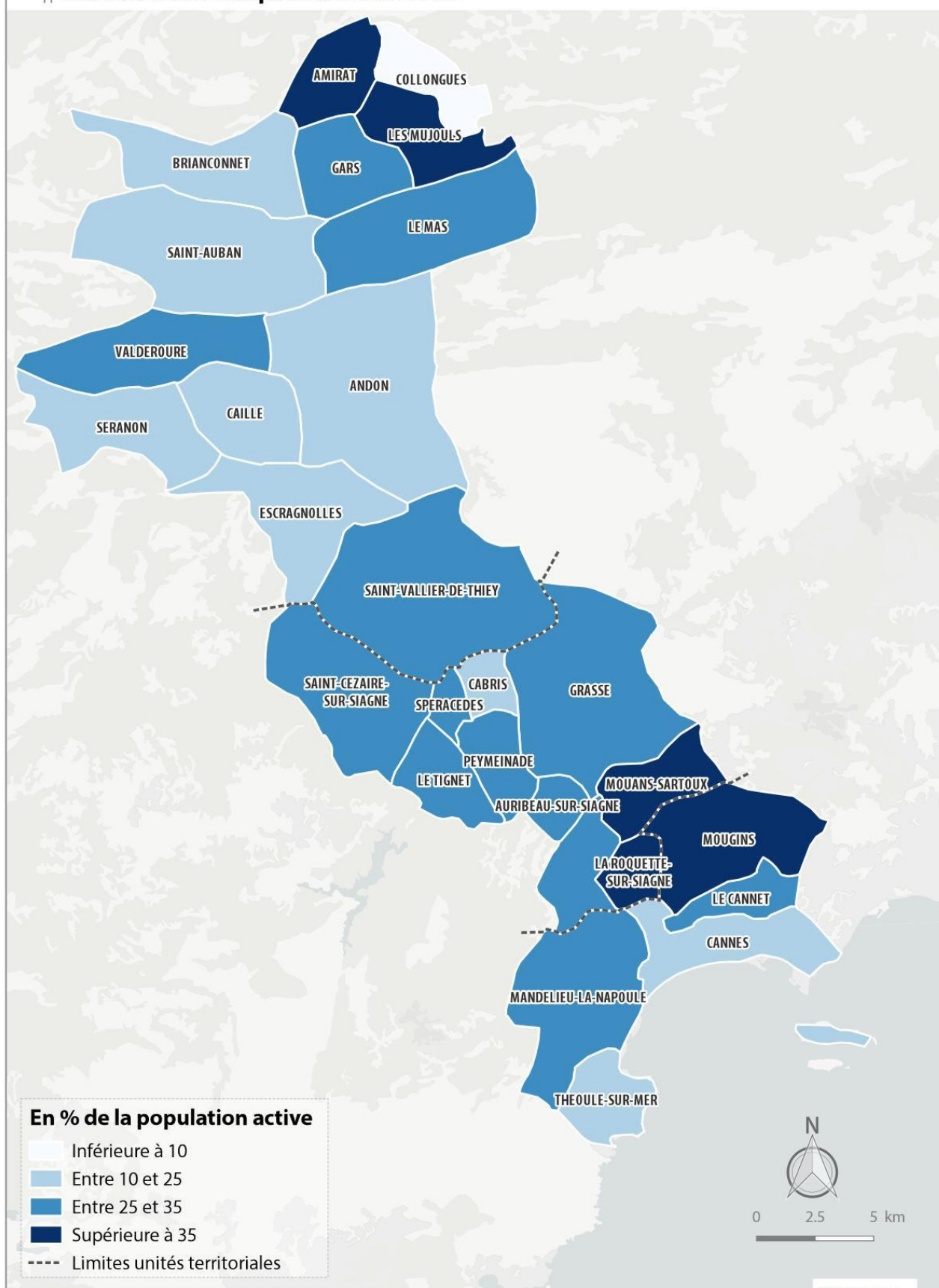


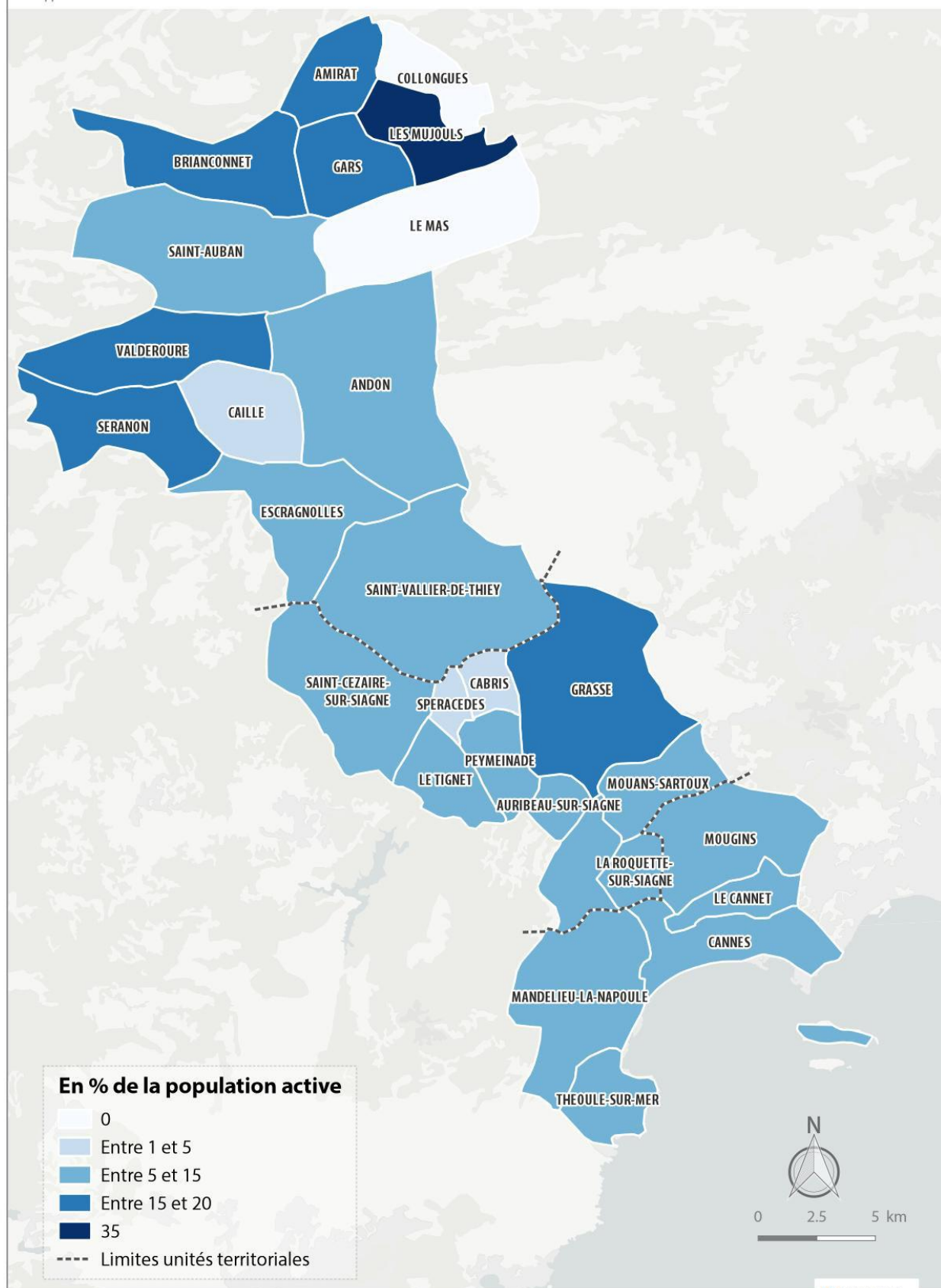
Figure 16 – Représentativité des catégories socio-professionnelles au sein du SCoT'Ouest en 2015
Source : INSEE, RP 2017

Part des professions intermédiaires et des cadres et professions intellectuelles supérieures en 2015



Carte 79 - Part des professions intermédiaires, cadre et profession intellectuelles supérieures au sein du Scot'Ouest en 2015

Part des ouvriers en 2015



Source : Données INSEE RP 2017

Carte 80 – Part des ouvriers en 2015 au sein du Scot'Ouest

2. LES SECTEURS ÉCONOMIQUES MAJEURS DU SCOT

A. Le tourisme, atout majeur pour le SCoT'Ouest

Le tourisme à l'échelle du Département des Alpes-Maritimes représente 11 millions de visiteurs et 70 millions de nuitées. Côte d'Azur France, l'autorité touristique regroupant les offices de tourisme, a développé aujourd'hui sa politique d'accueil autour de trois clusters : le sport, le tourisme de réunion des entreprises (MICE) et la culture.

SÉJOURS DE TOURISTES SELON LE LIEU D'HÉBERGEMENT

(Moyenne 2016-17).

	Séjours (milliers)	%
NICE	3 600	33
MÉTROPOLE NICE LITTORAL	1 600	15
ANTIBES CASA	1 900	17
CANNES MANDELIEU	1 700	16
MENTON	800	7
MONACO	450	4
PAYS DE GRASSE	400	4
MONTAGNE/STATIONS DE SKI	500	4

Données observatoire tourisme 06 - 2018

En combinant Cannes-Mandelieu et le Pays de Grasse, le SCoT'Ouest concentre 2 100 000 touristes annuels avec des sites de fréquentation record que sont les parfumeries et les Iles de Lérins.

1. Le tourisme littoral : le socle touristique historique

Attraction touristique historique de la Côte d'Azur, le tourisme littoral est devenu une composante standard de la fréquentation du SCoT'Ouest et une part économique moindre. Avec une dépense moyenne de 110 Euros par jour par touriste en hébergement marchand (contre 43 dans le lit froid), il est notable que le SCoT'Ouest dispose d'une qualité d'hébergement de bon niveau, capable de générer une forte valeur ajoutée.

Le croisiérisme est aujourd'hui devenu une composante majeure du tourisme littoral. En renouveau depuis son pic de fréquentation en

2010, avec presque un million de passagers atteint, il s'est stabilisé autour de 800 000 passagers en 2016. Cannes accueille presque la moitié de ce flux.

Données observatoire tourisme 06 - 2018

CENTRES ATTRACTIFS

(estimations en italique).

	Visiteurs
Parc Marineland - Antibes	850 000
Parfumerie Fragonard - Grasse, Èze	800 000
Musée océanographique - Monaco	622 009
Verrerie - Biot	600 000
Îles de Lérins - Cannes	393 076
Parc floral Phoenix - Nice	332 394
Parfumerie Molinard - Grasse	300 000
Jardin exotique - Èze	225 974
Fondation Rothschild - Saint-Jean-Cap-Ferrat	165 785
Musée national Chagall - Nice	152 546
MAMAC - Nice	134 470
Musée Picasso - Antibes	123 188
Musée international de la Parfumerie - Grasse	120 498
Musée Matisse - Nice	119 683
Fondation Maeght - Saint-Paul	116 725
Jardin exotique - Monaco	105 384
Musée de la Mer - Cannes	81 689
Hippodrome Côte d'Azur - Cagnes-sur-Mer	74 295
Parc Alpha - Saint-Martin-Vésubie	62 397
Vésubia Mountain Park - Saint-Martin-Vésubie	57 374
Musée national du Sport - Nice	56 968
Musée Palais Masséna - Nice	53 019
Musée départemental Arts asiatiques - Nice	52 370

• Le tourisme d'affaires et de congrès

Le tourisme d'affaires est un pilier de l'économie de la Bande Littorale. Il concerne l'ensemble de la Bande Littorale (Cannes et son Palais, Mandelieu-la-Napoule avec le Centre Expos Congrès) et accueille des événements majeurs d'envergure européenne et mondiale (MIPIM, MIDEM, Festival du Cinéma.....) autour des milieux d'affaires et de la culture.

A titre d'exemple, la Ville de Cannes accueille chaque année 52 manifestations professionnelles par an pour lesquelles sont délivrées 300 000 accréditations. La fréquentation hôtelière de la ville a généré 2 250 000 nuitées (tous motifs séjours confondus). L'économie autour des congrès et de l'événementiel représente 14 000 emplois directs (source - Ville de Cannes), et une hypothèse réaliste de 3 000 emplois induits.



Photographie 7- Plan de la Station de L'Audubert
Source : skiinfo.fr

• Le tourisme de montagne

Du fait de son relief préalpin, le territoire propose aussi des **activités de montagne réparties sur l'ensemble du territoire du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur (PNR PAA)**. Le Haut-Pays propose un panel étendu d'activités sportives (descente en Runix, canyoning, randonnée, VTT, accrobranche, Via Ferrata, clues de Saint Auban). Le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur accueille des visiteurs provenant à 25% du Département, 25% venant de pays étrangers et 50% venant du reste de la France.

L'Estéron, reconnue rivière sauvage, est également une composante forte du tourisme du Haut-Pays.

Le territoire permet également la pratique de sports d'hiver, avec la station de l'Audubert - la Moulière à moins d'une heure de Grasse. Cette station propose 15 km de pistes de skis de fond, des sorties raquettes et 29 km de pistes de ski alpin.

Le tourisme de montagne est également associé à la station historique de Thorenc, son architecture patrimoniale, sa sítologie et son climatisme reconnus associant la qualité de l'air et la qualité des eaux. La réhabilitation du sanatorium de l'hôpital de Grasse est un élément important pour la valorisation touristique du Haut-Pays.

• Le tourisme du vivant

Avec la réserve biologique des Monts d'Azur, le classement UNESCO, le label rivière Sauvage de l'Estéron et la biodiversité intense inscrite au cœur du Haut-Pays (gorges de la Siagne, Clue de Saint Auban, Plaine de Caille...), le tourisme du vivant et l'itinérance sont de formidables vecteurs d'attractivité pour un tourisme d'identité, de faible empreinte et de bien-être.

• Le tourisme culturel et patrimonial

Le territoire du SCoT bénéficie d'une renommée mondiale dans le domaine du tourisme culturel, notamment avec la ville de Cannes qui voit sa population tripler lors du Festival du Film. Cannes est également connue pour son festival d'art pyrotechnique, de danse, et le Yachting Festival qui est le plus grand salon nautique d'Europe. En 2018, la Ville lance également le premier Festival international des séries.



RÉSERVE DES MONTS D'AZUR
TERRITOIRE SAUVAGE DES ALPES-MARITIMES

Photographie 8 - activités culturelles au sein du SCoT Ouest
Sources : département06.fr, boatinfrance.com , alifitimeexperience.com, ateliergourmand06.fr

En dehors des manifestations culturelles de Cannes, le reste du territoire du SCoT propose aussi des activités comme le Salon du Bateau d'Occasion à Mandelieu-la Napoule, la gastronomie à Mougins, la réserve des Monts d'Azur d'Andon, l'observatoire de la côte d'azur Calern, des sorties spéléologiques de Saint-Cézaire et Saint-Vallier-de-Thiery, la filière des Arômes et Parfums à Grasse. Le territoire du SCoT développe son offre culturelle grâce à de nombreux musées :

- Le musée d'Art et d'Histoire de Provence, le musée Jean-Honoré Fragonard à Grasse
- le Musée International de la Parfumerie et son jardin, à Grasse et à Mouans-Sartoux
- Le musée de la Castre et le musée de la mer à Cannes ;
- Le musée Bonnard du Cannet
- Le musée d'art classique et le musée de la photographie à Mougins

Le territoire du SCoT compte de nombreux villages, villes pittoresques et sites (la Route Napoléon) abritant un patrimoine historique, religieux et architectural exceptionnel, associé à son identité et sa notoriété. Les Iles, l'Estérel, les Préalpes d'Azur, la Provence, les villages perchés, les grottes du Thiery et de Siagne, les routes du sacré... Le cumul patrimonial et paysager du SCoT (auquel s'ajoute celui de l'ensemble de la Côte d'Azur) est unique en Europe.



- AURIBEAU-SUR-SIAGNE ① Sanctuaire Notre-Dame-de-Valcluse
LE-BAR-SUR-LOUP ② Eglise Saint-Jacques-le-Majeur
CHATEAUNEUF-DE-GRASSE ③ Notre-Dame-du-Brusc
CIPRIERES ④ Chapelle Saint-Claude
⑤ Eglise Saint-Mayeul
GRASSE ⑥ Ancienne Cathédrale Notre-Dame-du-Puy
⑦ Grasse, ex-Palais épiscopal (auj. Hôtel-de-ville) - Chapelle de l'Evêque
GREOLIÈRES ⑧ Eglise Saint-Etienne
CANNES - ILE SAINT-HONORAT ⑨ Abbaye Notre-Dame-de-Lérins
MOUGINS ⑩ Chapelle Notre-Dame-de-Vie
⑪ Chapelle Saint-Barthélemy
SAINT-CEZAIRE ⑫ Chapelle Notre-Dame-de-Sardaigne
SERANON ⑬ Chapelle Notre-Dame-de-Gratemoine
VALBONNE ⑭ Eglise Saint-Blaise, ex-abbatiale chalaisienne

Carte 82 - Les Routes du Sacré au sein du SCoT Ouest

Source : <https://www.departement06.fr/envie-de-culture-et-patrimoine/route-du-sacre-1965.html>

2. L'hébergement touristique

En 2015, le SCoT'Ouest compte 301 422 lits touristiques dont 33 547 en hébergement marchand. La résidence secondaire représente 90% de ce parc, mais sa qualité locative (hébergement haut de gamme) et l'étendue de la saison touristique assurent un haut niveau de fréquentation à l'année, contrairement à d'autres destinations touristiques.

L'hébergement touristique est essentiellement concentré sur la Bande Littorale avec plus de 88% des lits touristiques. Cette répartition inégale pose question car :

- dans le Moyen-Pays, le potentiel de renforcement de l'offre marchande est intéressant, que ce soit au sein d'unités touristiques nouvelles (résidences...) que dans l'hébergement de caractère (la présence de 950 lits hôteliers est une faiblesse), et ce notamment pour la Ville de Grasse dont l'essor économique mérite d'être accompagné par des structures d'accueil de qualité permettant le développement du tourisme de réunion (MICE)

- pour le Haut-Pays, la quasi représentation de l'hébergement par la résidence secondaire (95% de l'offre) reste une faiblesse, la commercialisation digitale étant en outre peu développée. Les deux projets d'Unités Touristiques Nouvelles sur Andon obtenues dans les années 2000, et qui ont été ajournées, n'ont pas aidé à relancer la fréquentation touristique.

Les actions potentielles sur la redynamisation de la station de Thorenc, et la création progressive d'un parc d'hébergement atypique dans les centres anciens villageois pourraient être les pistes poursuivies pour doter le Haut-Pays d'une offre d'hébergement attractive.

2015	Haut Pays		Moyen-Pays		Bande Côtière	
	Nb lits	%	Nb lits	%	Nb lits	%
Hôtellerie	140	1	950	4	13822	5
Résidence Tourisme	0	0	262	1	10484	4
Camping caravaning	953	8	2166	9	2139	1
Villages Vacances	0	0	1853	8	257	0
Gîtes-Chambre d'hôtes	90	1	95	0	37	0
auberge de jeunesse	21	0	178	1	100	0
Hébergements marchands	1204	10	5504	23	26839	10
résidences secondaires	11057	90	18297	77	227572	86
ports de plaisance	0	0	0	0	10950	4
Hébergements non marchands	11057	90	18297	77	238522	90
Total	12261	100	23801	100	265361	100

2015	SCoT	
	Nb lits	%
Hôtellerie	14912	4,9
Résidence Tourisme	10746	3,6
Camping caravaning	5258	1,7
Villages Vacances	2110	0,7
Gîtes-Chambre d'hôtes	222	0,1
auberge de jeunesse	299	0,1
Hébergements marchands	33547	11
résidences secondaires	256925	85
ports de plaisance	10950	4
Hébergements non marchands	267875	89
Total	301422	100

Tableau 21 - Offre de d'Hébergement touristique au sein du SCoT et par unité territoriale
Source : INSEE, RP 2017

B. Le nautisme, un pôle de compétences majeur

Le nautisme est une activité clé de la Bande Littorale qui dispose de plus de 30kms de côtes, 17 ports (ports maritimes, de rivière, marina, ports privés, port à sec) proposant au total 8 000 anneaux, soit **la moitié de la capacité d'accueil du Département**.

Le SCoT accueille 270 entreprises du secteur du nautisme, ce qui correspond à 29% des entreprises du Département, et génère 272 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel avec comme point fort la grande plaisance.

Participant grandement à l'économie locale, la communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, souhaite développer le nautisme en créant un pôle d'excellence sur le secteur Siagne de Mandelieu-la-Napoule. C'est un projet de grande ampleur de près de 18 hectares qui s'inscrit dans la continuité des installations fluviales existantes.

Ce pôle nautique a pour but de développer la formation et l'emploi professionnels, de renforcer l'attractivité du territoire dans le domaine de la grande plaisance, et d'offrir des conditions d'accueil optimisées aux plaisanciers.

C. Le déploiement du numérique

L'accès au numérique est un enjeu pour la solidarité territoriale au sein du SCoT'Ouest en permettant aux territoires les plus ruraux d'accueillir (et conserver) les nouveaux emplois liés aux économies créatives et aux services.

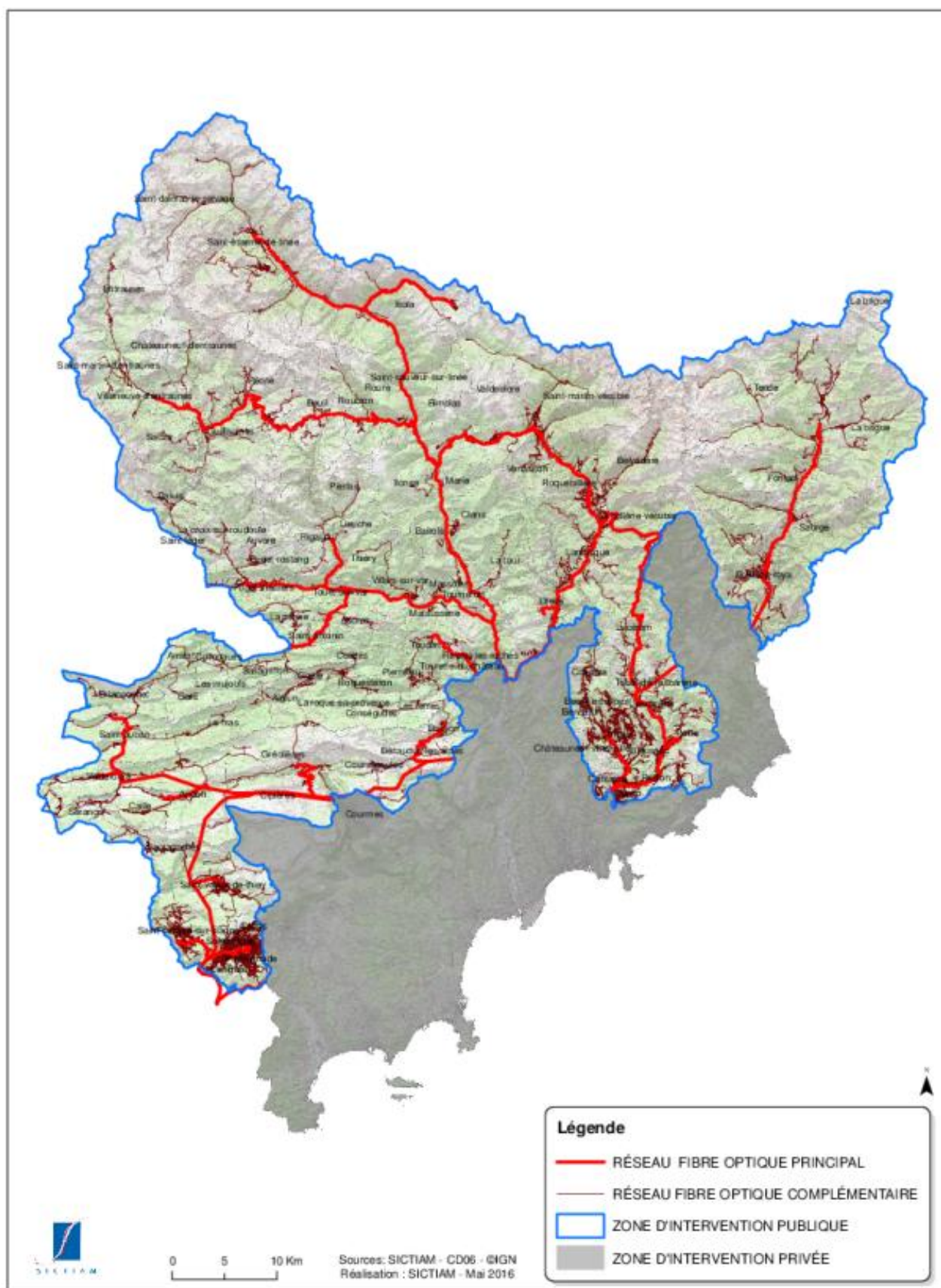
Les Alpes-Maritimes est le 1^{er} Département de France qui ambitionne le 100% fibre en seulement 6 ans : 100 communes, 80 000 habitants et 3 800kms de fibre déployée avec 88,2 millions d'euros de financement.

Ce projet réunit plusieurs acteurs : la maîtrise d'ouvrage SICTIAM, l'Etat, la Région, et six EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) ainsi que l'Europe à travers le fonds de financement FEDER.

Au sein du SCoT'Ouest 15 communes du Haut et Moyen-Pays sont concernées par ce projet : Amirat, Andon, Briançonnet, Cabris, Caille, Collongues, Escragnolles, Le Mas, Les Mujouls, Saint-Cézaire-sur-Siagne, Peymeinade, Saint-Vallier-de-Thiery, Seranon, Spéracèdes, et Valderoure.

Le déploiement de la fibre sur ces 15 communes concerne au total 16 500 prises (550 km de réseau nécessaire) dont 5% se trouvent en habitat isolé, ce qui va impliquer la mise en place de 175 km de réseau supplémentaire. La couverture du Haut et Moyen-Pays représente un investissement total de 23 M€.

Il convient de rappeler que l'intégralité du territoire de la Bande Littorale est située en zone d'investissement privé.



Carte 83 – communes concernées par le SDDAN 06
Source : SDDAN 06

D. L'essor des économies créatives

Le déploiement du numérique pourra contribuer à une meilleure promotion du territoire comme ce fut le cas dans le pays de Grasse avec la mise en place de bornes interactives. Le 16 Mai 2013, la ville de Grasse a inauguré deux bornes interactives destinées aux citoyens et aux touristes pour mettre en avant les commerçants de la ville.

Dans le même objectif de promotion territoriale, le Pôle Touristique du Pays de Grasse a lancé deux applications mobiles qui valorisent 150 sites et circuits touristiques sur son territoire, un site Internet en ligne depuis juin 2013, et des bornes interactives dans les 20 communes qui le constituent.

Le Département des Alpes-Maritimes héberge la filière de l'économie créative avec plus de 370 projets créatifs en cours et 1 542 jours de tournage. De nos jours, la filière connaît un véritable essor, et génère par exemple pour le seul périmètre CACPL un total annuel de 92 millions de retombées économiques locales. Depuis 2014, Cannes développe la filière en lien avec les congrès dédiés à l'image, aux contenus audiovisuels et à la création cinématographique.

La Mairie de Cannes se lance, en partenariat avec l'Université Côte d'Azur, dans la création d'une technopole de l'image avec sa pépinière d'entreprises à la Bastide Rouge de Cannes - la Bocca et d'un pôle universitaire, avec notamment des formations à l'écriture, à la création et à la production audiovisuelle en accueillant 1000 étudiants.

Ce projet souligne la volonté de la Ville et de l'EPCI de faire de l'économie créative un axe majeur de développement pour le territoire.

L'enjeu pour le SCoT est de miser sur l'aménagement numérique de tout le territoire. Ce développement du réseau doit également s'accompagner de la mise en place d'une culture numérique qui apporterait de nombreux avantages, tels que la promotion du territoire et la réduction des déplacements domicile-travail.

E. L'industrie au sein du SCoT'Ouest

Grasse et Cannes représentent respectivement 19% et 15% des emplois industriels des Alpes-Maritimes.

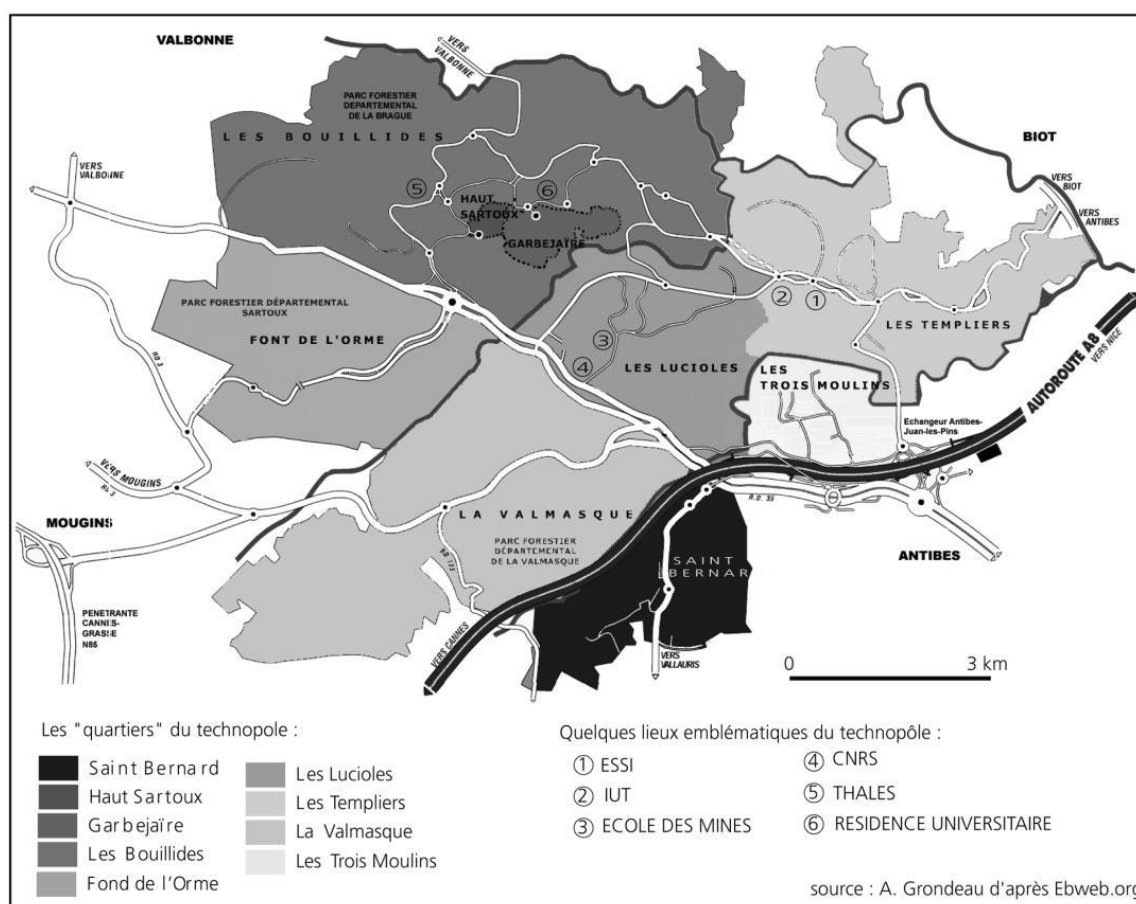
1. High Tech et R&D

Au cours des années 1950, le territoire de la Bande Littorale a accueilli des industries innovantes de haute technologie. La filière spatiale est devenue un axe de développement majeur pour le bassin Cannois qui abrite Thalès Alenia Space. Ce premier site européen d'intégration Satellites emploie plus de 2 000 personnes.

L'industrie aérospatiale et satellitaire, associée au numérique énoncé plus haut, a valu à la ville de Cannes la labellisation de French Tech Côte d'Azur.

Le SCoT Ouest bénéficie aussi de la présence de la première technopole européenne, Sophia-Antipolis, dont une partie est localisée sur la commune de Mougins. La technopole compte plus de 2 200 établissements et couvre les domaines des sciences et technologies de la communication ; de l'éducation, la recherche et la formation ; des sciences de la santé et de la chimie ; et de l'environnement et les sciences de la terre.

Le Font de l'Orme, inclus dans le SCoT'Ouest, représente 18% de la superficie de Sophia-Antipolis qui compte au total plus de 1 400 entreprises générant environ 36 000 emplois directs. En moyenne, 800 à 1 000 nouveaux emplois sont créés chaque année au sein de la Technopole.



Carte 84-Plan de la Technopôle Sophia-Antipolis

Source : Ebweb.org

2. La filière Arôme et Parfum, image de marque du Moyen-Pays

Filière historique sur le territoire, la filière Arômes et Parfums a permis à la ville de Grasse de se positionner en tant que capitale mondiale de la parfumerie. Le territoire grassois organise un véritable réseau d'entreprises de renommée mondiale (Galimard, Fragonard, Molinard, Robertet ou encore Charabot). Le pôle Arômes et Parfums a été créé en 2005 pour développer la compétitivité mondiale de cette filière d'excellence.

En mars 2015, le dossier de candidature officiel est déposé auprès de l'UNESCO le 26 octobre 2018 pour la reconnaissance de ces savoir-faire liés au parfum.

Aujourd'hui, le bassin grassois compte plus d'une centaine d'entreprises qui concentrent 50% de la production nationale et 8 % de la production mondiale de la filière. L'industrie du parfum sur Grasse représente 15% des emplois de la

La ville abrite le siège principal du pôle de compétitivité Parfums Arômes Senteurs Saveurs présent sur la Région Sud et labellisé OIR (Opération d'Intérêt Régional). Ce pôle de compétitivité a été créé en 2005 pour développer la compétitivité mondiale de cette filière d'excellence. De nos jours, le pôle se donne l'objectif d'être une source d'impulsion pour l'innovation et le développement de la filière et pour l'innovation, notamment avec l'objectif de prendre une dimension durable en faisant évoluer les pratiques vers une chimie plus verte et plus responsable.

En vue de cela, la filière arômes et parfums souhaite créer un complexe à Grasse - en partenariat avec la CAPG, le Centre National de la recherche Scientifique, et l'Université de Nice Sophia-Antipolis accompagné par la création d'un pôle universitaire dédié. Ce pôle proposera un bachelor et un Master "Management de la filière Arômes et Parfums" portant sur la valorisation et la commercialisation des plantes, des parfums et des arômes.

Le pays de Grasse favorise également l'implantation d'entreprises de la filière avec la pépinière d'entreprises Innovagrasse et son parc d'activités ArômaGrasse.



COMMUNE

Photographie 9- Usine Fragonard à Grasse

Source : lemonde.fr

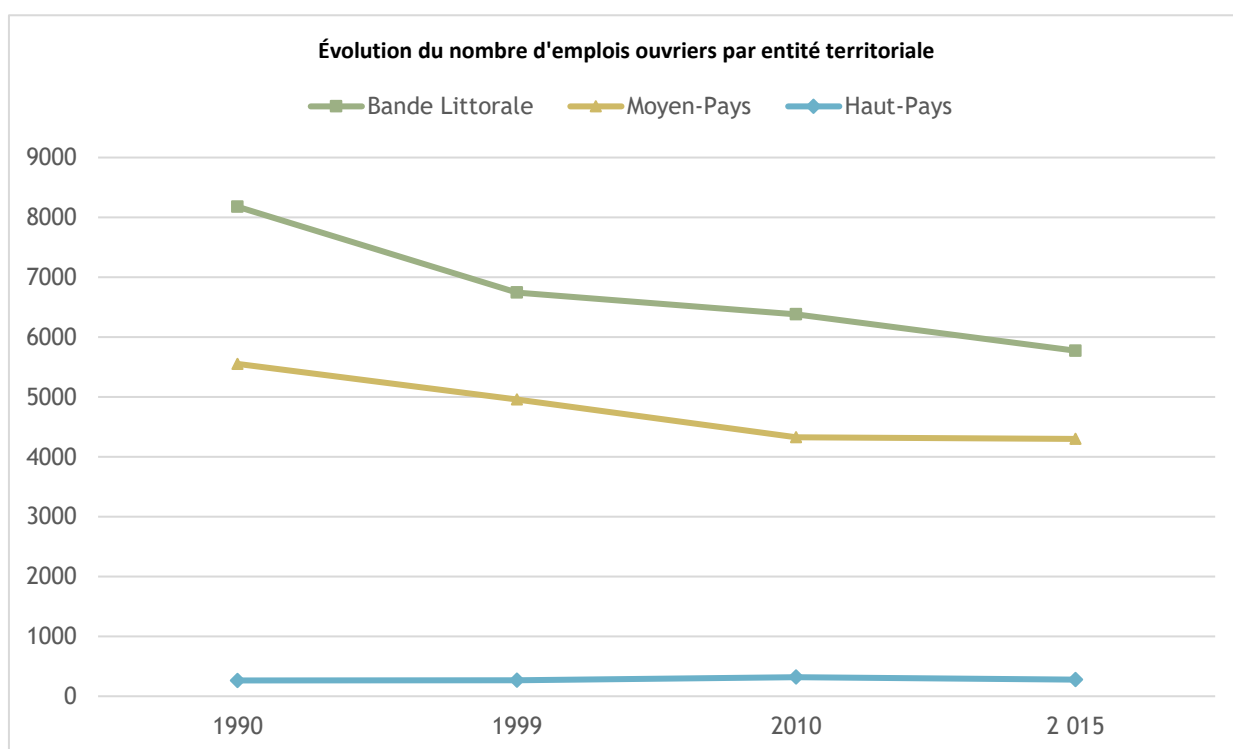
3. Le BTP très présent sur le territoire

La filière construction représente 8% des emplois du SCoT'Ouest et s'établit donc en exæquo avec la filière de l'industrie. La filière du BTP reste plus représentée sur le Moyen-Pays, en y atteignant 13% des emplois.

Malgré une perte d'emplois dans le secteur, qui s'est alignée sur les tendances départementales et régionales, le secteur du BTP reste fortement représenté.

Ces métiers sont soumis aux tendances sociétales telles que la baisse des permis de construire accordés, le recul des résidences individuelles ou, *a contrario*, la loi Pinel et les dernières lois sur le logement social.

L'année 2016 marque une reprise significative du secteur sur le Département des Alpes-Maritimes. La région PACA se retrouve en quatrième position des territoires les plus dynamiques en matière de construction.



Graphique 80- Evolution des emplois ouvriers par unité territoriale depuis 1990

Source : INSEE, RP 2017

F. L'agriculture, un secteur stratégique

Le diagnostic agricole est principalement exposé au sein de l'Etat Initial de l'Environnement. Il est rappelé ici quelques indicateurs économiques.

Le SCoT'Ouest ne dénombre, en 2013, que 162 emplois agricoles contre 480 emplois en 1990, soulignant un effondrement de la représentation économique de ce secteur, problématique pour la gestion des milieux.

Toutefois, malgré son déclin, l'activité agricole reste essentielle pour le développement économique du SCoT et plus particulièrement pour les zones rurales.

Le Haut-Pays concentre 93% des surfaces agricoles du territoire SCoT, mais ne possède qu'un tiers des exploitations du SCoT et ne contribue qu'à 10,2% de la production brute.

Bien que l'agriculture ne constitue pas le secteur d'activité principal du territoire du SCoT'Ouest, elle représente tout de même une grande part du dynamisme économique agricole à l'échelle du Département. En effet, le SCoT'Ouest abrite 12,9% des exploitations des Alpes-Maritimes et participe à la création de 21% de la production brute standard départementale. Le SCoT'Ouest fournit 16% des emplois agricoles sur le Département.

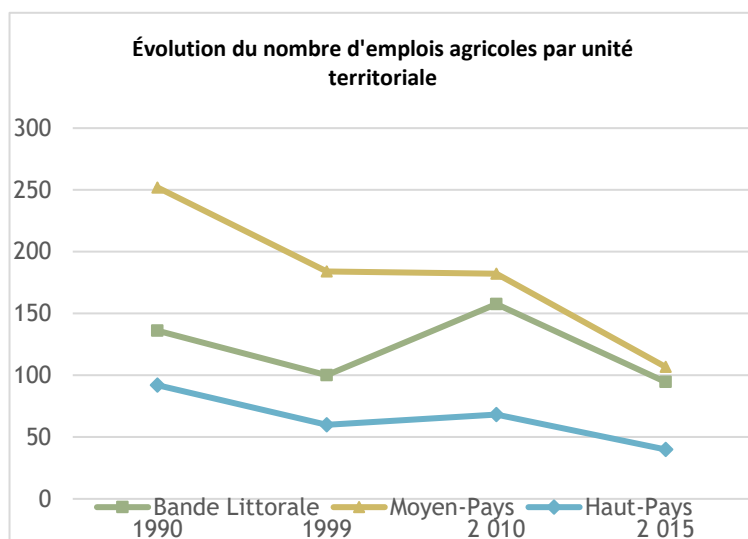
A contrario, le Moyen-Pays comprend la majorité des exploitations présentes sur le SCoT (57,6%). Ces dernières s'orientent vers des productions à forte valeur ajoutée et assurent 84,5% de la production brute standard du territoire du SCoT. Le territoire grassois se spécialise notamment dans la floriculture, qui occupe une place non négligeable dans le fonctionnement économique du SCoT'Ouest à travers la filière Arômes et Parfum. Le Moyen-Pays offre le plus grand nombre d'emplois agricoles sur le SCoT'Ouest.

La basse Vallée de la Siagne



Si la frange littorale ne compte que 1% de la surface agricole utile du SCoT, elle accueille néanmoins la partie aval de la plaine agricole de la Basse Vallée de la Siagne où des exploitations de grande taille ont accompli une reconquête agricole importante autour des plantes à parfums et de l'agriculture alimentaire axée sur le bio, les circuits courts et des productions à forte valeur ajoutée.

La définition d'un schéma d'aménagement agricole à l'échelle de la Basse Vallée de la Siagne est un des objectifs majeurs de l'élaboration du SCoT'Ouest



Graphique 81- Evolution des emplois agricoles par unité territoriale depuis 1990

Source : INSEE, RP 2017

3. LE FONCIER ÉCONOMIQUE

A. L'évolution et la répartition des superficies des locaux d'activités entre 2006 et 2015.

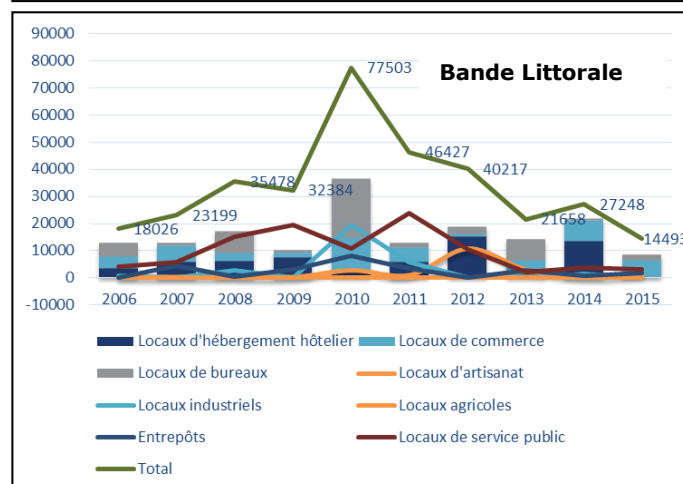
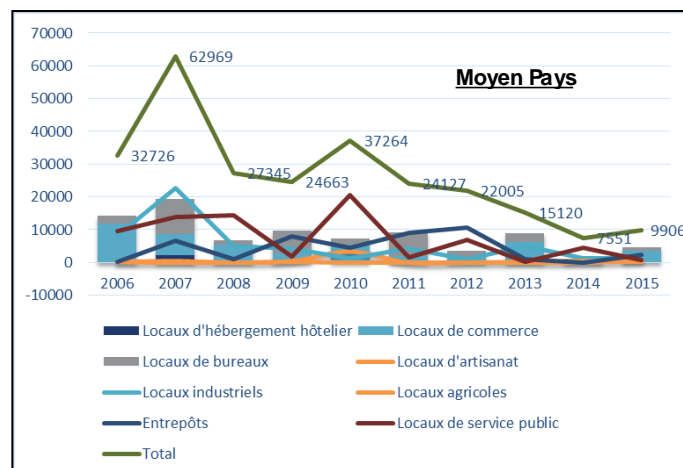
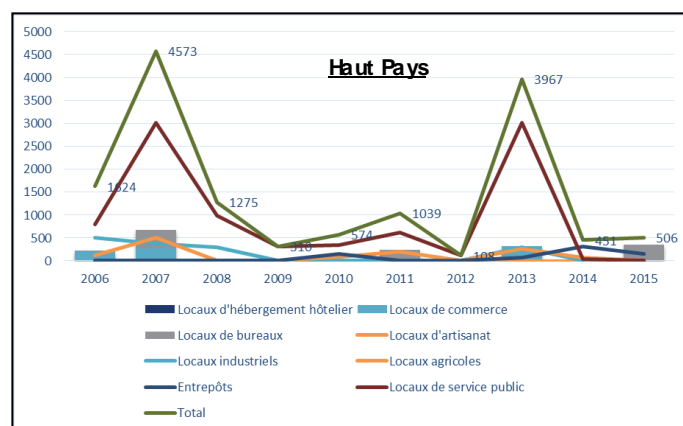
- **614 736 m² de surfaces de locaux créées entre 2006 et 2015 :**
- *2,3 % dans le Haut-Pays*
- *42,9 % dans le Moyen-Pays*
- *54,8 % sur la Bande Littorale*

On distingue trois dynamiques de construction de locaux d'activités entre 2006 et 2015.

La construction de locaux sur cette période se concentre **majoritairement sur la Bande Littorale** avec plus de 336 633m² construits en une dizaine d'années. Ce sont principalement des constructions de locaux non résidentiels à destination du service public, de l'hébergement hôtelier, du commerce et des bureaux

La dynamique de construction est également importante dans le Moyen-Pays avec une superficie de 263 676m² de nouveaux locaux d'activités depuis 2005. Ce sont principalement des constructions de locaux non résidentiels à destination du service public, de l'industrie, du commerce, des entrepôts et des bureaux (au total, plus de 96 % de la production)

Le Haut-Pays, quant à lui, connaît une dynamique de construction faible avec seulement 14 427m² construits entre 2006 et 2015. Ce sont principalement des constructions de locaux non résidentiels, essentiellement à destination du service public (64 % des surfaces construites).



B. Les zones d'activités du SCoT Ouest

A partir de l'inventaire OZEA de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes-Maritimes (recensement foncier mis à jour en 2018*), il est recensé plus de 70 sites d'activités sur le territoire du SCoT'Ouest, déclinés par entités territoriales de la manière suivante :

* des erreurs statistiques existent dans cette version de janvier 2018 - elles ont été corrigées en juillet 2018 (nouvelle version en cours d'acquisition)

- une diffusion des sites d'activités sur l'ensemble de la Bande Littorale et du Moyen-Pays, avec des sites nombreux mais très hétérogènes, tant sur leur superficie que sur leur vocation (industrie, artisanat, commercial...);

- des sites économiques d'importance sur les deux centres urbains du SCoT : Roubine/Frayère à Cannes (3818 emplois), Carré et Sainte Marguerite à Grasse (1520 emplois);

- le poids économique du pôle Sophia-Antipolis du Font de l'Orme à Mougins, avec près de 2 200 emplois;

	Superficie ZA OZEA en hectares	Nbre d'entreprises	Nbre d'emplois (estimation)
Bande Littorale	528	1 808	15 200
Moyen Pays	419	1 163	8 693
Haut Pays	16	11	nc
Total	963	2 982	23 893

* OZEA - fichier CCI 06 mis à jour en 2018

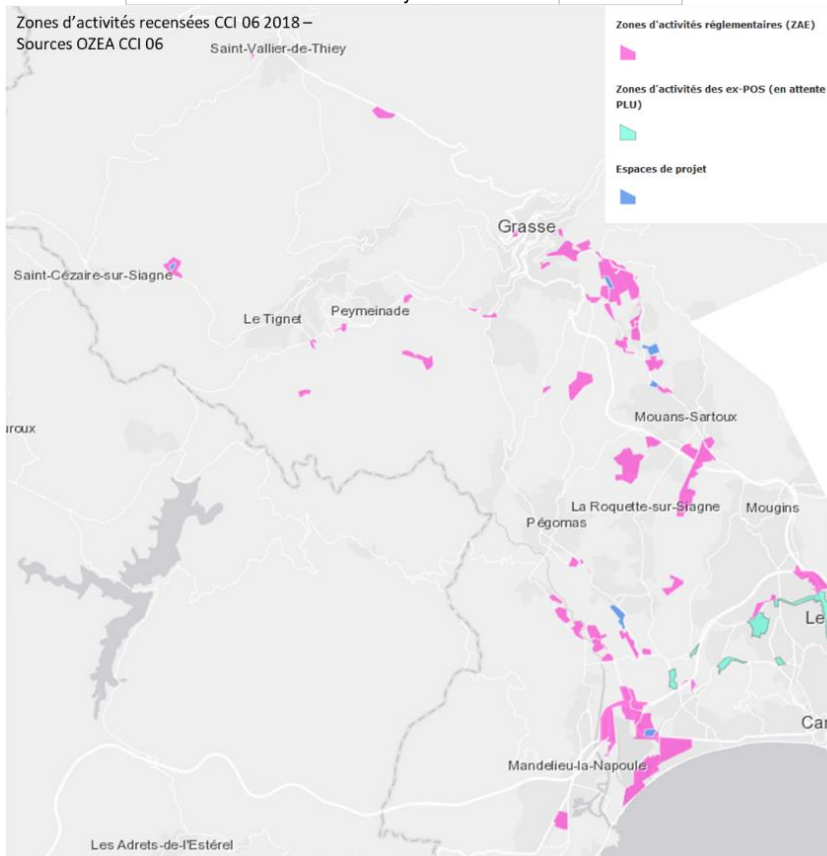
- le rôle structurant des sites d'activités majeurs (Bois de Grasse, Argile, Ferrandou, Saint Martin, les Fades) représentant plusieurs milliers d'emplois et la nécessité d'accompagner leur réorganisation compte tenu de la saturation de leur capacité d'accueil;

- l'opportunité de réaliser des sites économiques spécialisés (ZA de la Festre à Saint Cezaire, le Pilon à Saint-Vallier), notamment pour la filière Arômes et Parfums en recherche de foncier pour les entreprises;

- l'emprise de l'urbanisme commercial sur les zones d'activités.

Le SCoT'Ouest reste un espace contraint pour le foncier économique, avec de très faibles marges de manœuvre pour la réalisation de nouvelles zones. **La restructuration des sites existants et une meilleure distinction entre économies productive, présentielle et commerciale forment des enjeux importants pour les 2 prochaines décennies.**

Tableau de la représentativité des zones d'activités du SCoT'Ouest



Zone	Surface (ha)	Commune	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois
Espace d'activités de la Plaine	1,28	Cannes	0	0
Bande Rouge	4,20	Cannes	0	0
Carimat	2,20	Cannes	2	2
L'Abadie	6,31	Cannes	2	5
Carimat / Jourdan	3,75	Cannes	18	40
ZA Jourdan / Petite Frayère	1,06	Cannes	17	47
Béal	6,78	Cannes	16	85
Francis Tonner	2,22	Cannes	10	119
Les Tourneaux (Bande Rouge)	22,48	Cannes	118	796
La Roubine Frayère	16,14	Cannes	129	3818
Les Tourneaux Nord (Espace d'activités échangeur)	5,71	Cannes	1	0
EDF GDF	0,79	Grasse	0	0
Espace de projet Sainte Marguerite	8,51	Grasse	0	0
Espace de projet de la Margande-Baligny	18,95	Grasse	0	0
Aréma Grasse	6,37	Grasse	7	44
Saint Antoine	3,77	Grasse	11	59
Espace de projet de Saint Marc	4,21	Grasse	42	198
Camperousse	11,12	Grasse	26	361
La Paoute	4,60	Grasse	32	434
Le Carré de la Margande	27,75	Grasse	51	620
Saint Marc	13,55	Grasse	91	647
Espace d'activités de la route de Cannes	25,33	Grasse	132	711
Bois de Grasse	22,88	Grasse	89	858
Sainte Marguerite	52,97	Grasse	97	924
Placassier	1,90	Grasse / Mouans Sartoux	2	89
Dandon	1,74	La Roque-sur-Siagne	10	18
Le Baidon/Le Préneuf	5,16	La Roque-sur-Siagne	1	34
Crozeau	2,09	La Roque-sur-Siagne	5	49
Espace de projet du Crozeau	6,03	La Roque-sur-Siagne	15	60
La Plaine	9,33	La Roque-sur-Siagne	17	67
La Lavade	6,54	La Roque-sur-Siagne	5	127
Grande Frayère / Vallons	1,69	Le Cannet	1	6
ZA de l'Aubardie	7,47	Le Cannet	15	103
ZA Jean Moulin	8,85	Le Cannet	23	167
ZA de Campon	22,84	Le Cannet	268	979
ZA des Fades	16,67	Le Cannet	212	1652
Camellian	3,11	Le Cannet	1	0
Zone d'activités de Doumilleone	3,72	Le Tignet	1	1
Zone du Grand Chemin	1,95	Le Tignet	4	10
Gavelliers	3,97	Mandelieu la Napoule	9	38
Mimélie	11,85	Mandelieu la Napoule	97	424
Parc d'activités de la Siagne	6,34	Mandelieu la Napoule	103	615
Les Tourneaux (Canardière)	56,03	Mandelieu la Napoule	254	1675
Point de Siagne	11,65	Mandelieu la Napoule	3	0
Rond-point Coulour	1,87	Mouans Sartoux	34	194
ZA des Courtes	5,32	Mouans Sartoux	5	142
ZA des Indes	1,68	Mouans Sartoux	47	168
Tiragon	8,66	Mouans Sartoux	31	183
Le Tiragon	1,96	Mouans Sartoux	37	226
L'Argile	36,43	Mouans Sartoux	268	1758
Font de l'Orme 2	16,95	Mougins	0	0
La Lavère 2	4,36	Mougins	1	41
La Lavère	6,74	Mougins	6	48
Le Ferrandou	15,67	Mougins	17	100
AcéPark	16,96	Mougins	36	120
Les Bruguères	6,747	Mougins	40	210
Espace d'activités du Carimat	6,75	Mougins	30	216
Espace d'activités du Campon	24,57	Mougins	78	514
Saint Martin La Plaine	43,82	Mougins	261	994
Font de l'Orme 1	36,67	Mougins	252	2179
Saint-Martin est	1,03	Mougins	10	0
Mur Montoux	13,60	Pégomas	2	2
Gaville Torte (La Fénierie)	38,00	Pégomas	66	473
Espace de projet Quartier de La Cantine	2,46	Peymeinade	0	0
Picouren	16,29	Peymeinade	4	6
Extension de La Festre	1,79	Saint Cézaire sur Siagne	0	0
La Festre	11,76	Saint Cézaire sur Siagne	36	400
Sainte-Anne	1,45	Saint Vallier de Thiery	0	0
Le Pilon	16,17	Saint Vallier de Thiery	11	26
Les Courtils	4,06	Sérénon	0	6

4. LE COMMERCE ET L'ARTISANAT DU SCOT'OUEST

A. L'évolution de l'équipement commercial

En 2004, le territoire du SCOT'Ouest comptait 287 000 m² d'urbanisme commercial, la densité commerciale la plus forte des Alpes-Maritimes avec 1 260 m² d'urbanisme commercial pour 1000 habitants.

A partir des fichiers SILENE de la construction neuve, le SCOT'Ouest a enregistré la construction de près de 53 000 m² de locaux commerciaux entre 2004 et 2018 avec des projets emblématiques comme la Canardière à Mandelieu-la-Napoule, le secteur Saint-Martin à Mougins, la route de Cannes et Saint-Marc à Grasse, la route de Draguignan dans l'Ouest du Pays de Grasse (le Tignet, Peymeinade...)

Aujourd'hui, la densité commerciale du SCOT'Ouest est devenue légèrement supérieure à la moyenne départementale, équivalente à celle de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis.

Elle est également mieux répartie entre les enseignes avec 128 commerces pour 1 000 habitants, signifiant que les enseignes sont plus petites et plus nombreuses qu'ailleurs dans le département.

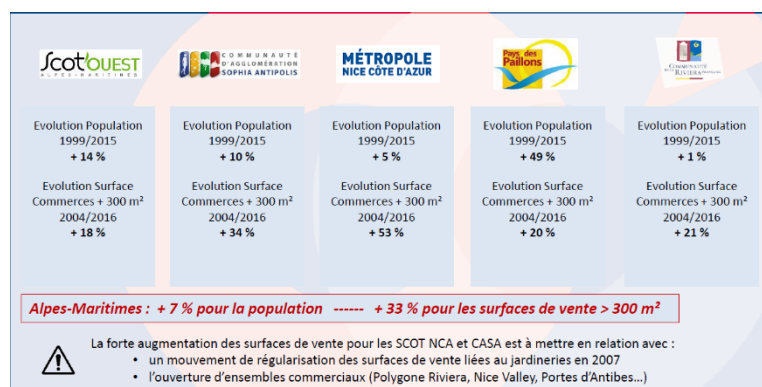
En comparant les évolutions avec les autres territoires maritimes, il ressort :

- que le SCOT'Ouest est l'espace dans lequel l'urbanisme commercial a été le plus contenu entre 2004 et 2016, alors qu'il est un espace en croissance démographique ;

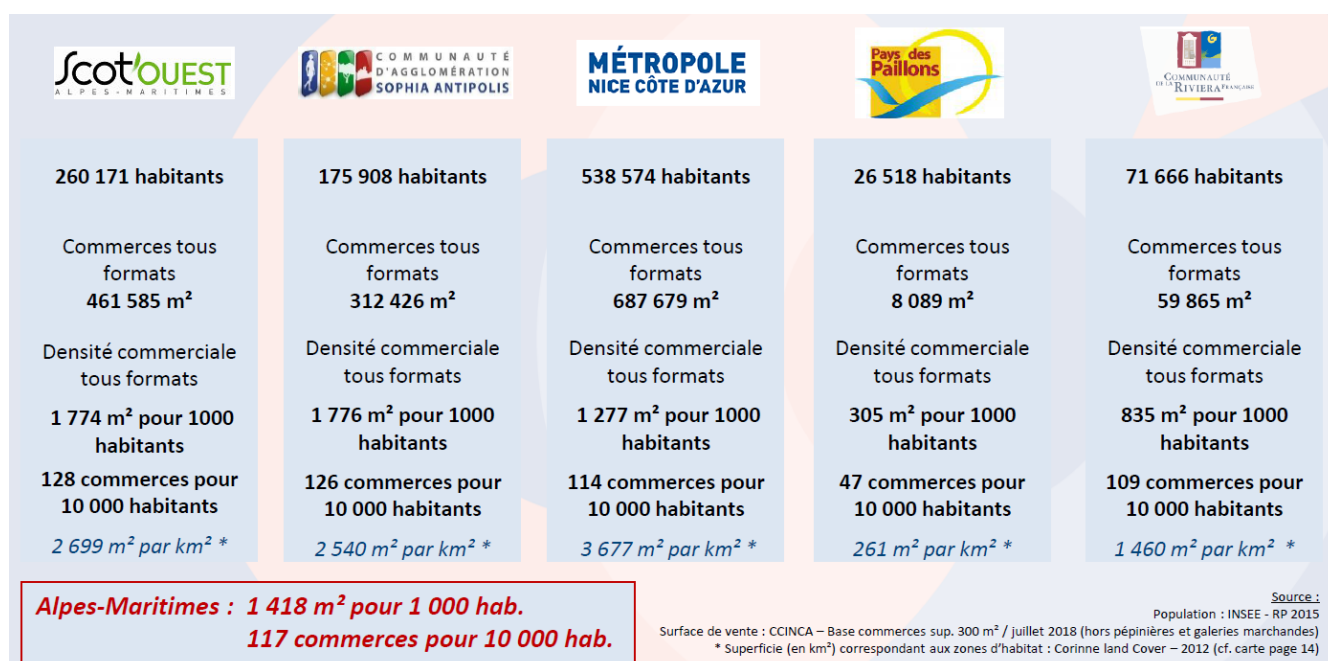
- que les Alpes-Maritimes accueillent depuis une décennie des ensembles commerciaux de très grande ampleur (nouveau Cap 3000, Polygone Riviera, Nice Méridia et Allianz Riviera.....) avec des rythmes de croissance d'équipements bien plus élevée que la croissance démographique enregistrée ;

- que les projets structurants d'équipements commerciaux sur le SCOT'Ouest agissent pour le confortement de centralités existantes, notamment avec la ZAC Martelly sur le centre-ville de Grasse et la Bastide Rouge à Cannes (partie centre cinématographique);

- que de nouveaux grands projets d'urbanisme émergent en périphérie du territoire du SCOT, notamment le projet Open Sky aux Clausonnes à Vallauris, la restructuration de la zone commerciale des Semboules (Carrefour Antibes), l'espace de la ZAC de la Vilette à Cagnes-sur-Mer.....



Répartition de la densité commerciale source CCI 06 - 2018



B. La géographie du commerce et de l'artisanat

1. Le Commerce

L'intensité commerciale et artisanale est forte sur le SCOT'Ouest qui mixe les typologies de centralités avec :

- l'aire de chalandise de Cannes avec plus de 185 000 habitants en potentiel d'emprise et 85 000 ménages (soit 1035 Millions €uros de chiffre d'affaires potentiel) - et très peu d'érosion à ce jour grâce à un taux d'équipement complet et une centralité historique très attractive sur le centre de Cannes ;

- l'aire de chalandise de Grasse avec 100 000 habitants en potentiel d'emprise et 60 000 ménages (720 Millions d'€uros de chiffre d'affaires potentiel) avec un niveau d'érosion moyen vers Antibes et Cannes, et une centralité historique en redynamisation ;

- des centralités historiques de second niveau bien étoffées en matière de commerces de détail (les Termes à Mandelieu, le Cannet, Mouans Sartoux, Pégomas, Peymeinade, Auribeau, Le Tignet, Saint-Vallier, Saint-Cézaire....) et offrant des animations commerciales de qualité (marchés forains notamment) ;

- des centralités spécialisées dans le commerce touristique et d'Art (Mougins, Théoule, Cabris...)

- des centralités de quartier permettant d'offrir des services de proximité dotés d'une forte valeur identitaire, dont certains ont quasiment des fonctions de centre-ville (la Bocca à Cannes, Rocheville au Cannet, Minelle à Mandelieu-la-Napoule, Saint Jacques, le Plan ou Plascassier à Grasse) et d'autres des fonctions de centre-village (la Napoule et Capitou à Mandelieu, Saint Jean à la Roquette, Magagnosc à Grasse....) ;

- enfin, de vastes zones commerciales situées le plus souvent le long des grands axes routiers avec :

- l'aire commerciale des Tourrades, à cheval sur Mandelieu et Cannes,

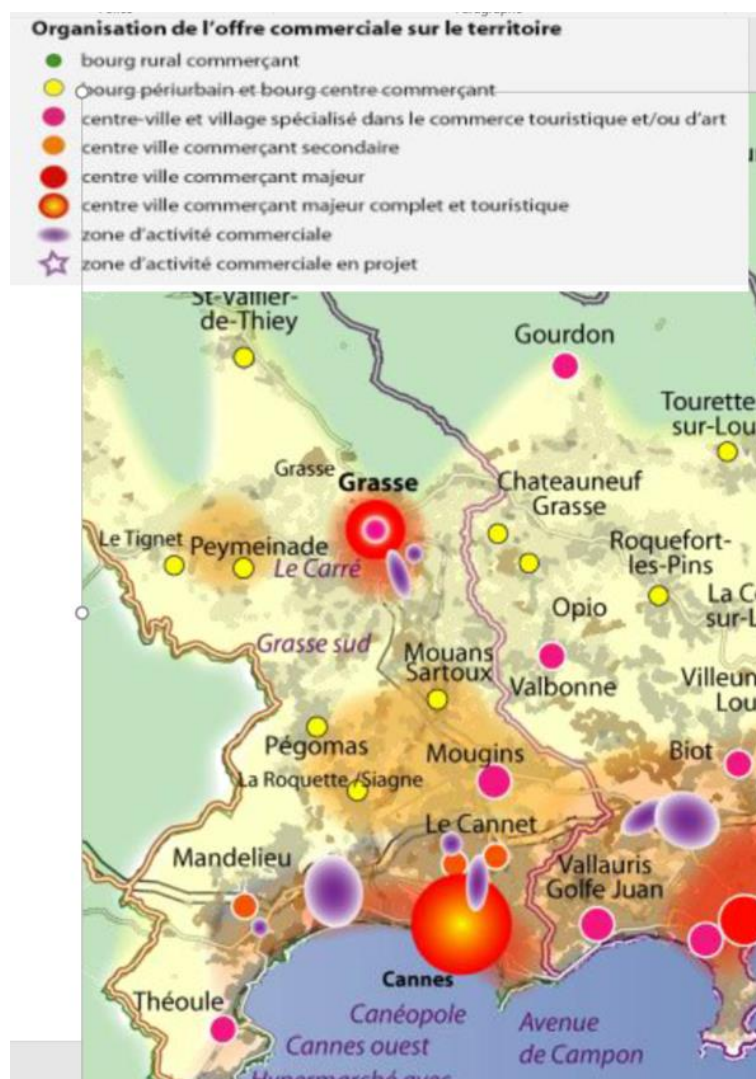
- le pôle commercial de Minelle à Mandelieu-la-Napoule,

- l'aire commerciale du Campon au Cannet et à Mougins,

- l'étalement des aires commerciales successives le long de la pénétrante Cannes-Grasse et le long de la RD 6185 (ancienne route Napoléon) courant de la sortie 42 de l'A8 jusqu'à la Paoute-route de Cannes à Grasse,

- le pôle commercial Sainte Marguerite à Grasse,

- l'aire commerciale entre Saint Jacques et le Tignet à l'Ouest du Pays de Grasse.



2. L'Artisanat

Dans ce schéma, et face à la pression de l'urbanisme commercial qui recherche la meilleure visibilité le long des grands capteurs de flux, l'artisanat est souvent relayé en arrière-plan et ne bénéficie pas de mesures d'accompagnement adaptées à ses enjeux.

Les zones artisanales sont principalement situées en second rideau des grands axes, sur des entités de petite superficie. Le plus souvent, les documents d'urbanisme n'ont pas pris en compte cette typologie économique importante (38 400 salariés et 27 500 entreprises dans les Alpes-Maritimes). Or, la plupart des zones artisanales du SCoT'Ouest sont aujourd'hui insuffisantes en surface, en capacité d'accueil et en qualité architecturale et paysagère.

On distinguera toutefois :

1) les zones artisanales en milieu urbain, en compétition avec les fonctions commerciales quand les PLU les autorisent encore (Frayère, Basse Siagne, Roubine, Tiragon, Plascassier, Sainte-Anne, Peyloubier....), où se concentre une forte densité d'entrepôts et de zones techniques. L'absence de foncier résiduel est le signe d'une très forte pression.

La protection du foncier et de l'immobilier artisanal en zone urbaine est un enjeu fort du SCoT'Ouest, et ne doit pas être remis en cause par le changement de destination dans le cadre du renouvellement urbain. L'artisanat en milieu urbain agit pour l'emploi et les services de proximité.

2) les zones artisanales en milieu rural (le Tignet, Saint-Cézaire, Saint-Vallier...) qui enregistrent des taux d'occupation très élevés et une certaine cohérence de fonctions. Le SCoT'Ouest doit appuyer leur extension et le contrôle de leur vocation.

Enjeux issus du diagnostic territorial

5. SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SCoT'OUEST

A. Développement démographique et résidentiel

<p>Atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un poids démographique qui place le SCoT parmi les 15 premières agglomérations de France – 260 000 habitants résidents – 550 000 habitants au pic de saisonnalité - Une croissance démographique qui se stabilise – l'atterrissage de l'Ouest Alpes-Maritimes - Un parc d'habitat de grande ampleur – 185 000 logements disponibles (résidences principales et secondaires) – 1,1 logement théorique par habitant – - Un parc d'habitat public et privé majoritaire, récent, moderne et confortable. Un effort soutenu depuis 15 ans pour la construction du logement pour actif et aidé. 	<p>Faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le coût de l'immobilier et du foncier qui complique les trajectoires résidentielles et une captation par la résidence secondaire et l'investissement touristique (Airbnb...) qui s'impose sur la demande locale - Un report des ménages populaires et classes moyennes sur les territoires voisins et le Haut-Pays – l'impact du temps et du coût du déplacement pour les ménages - Une exposition trop forte aux incidences de la loi SRU pour des Communes parties de presque 0 – un impact lourd sur le droit des sols et le contenu des documents d'urbanisme - Un parc ancien urbain et rural exigeant d'intenses efforts de réhabilitation (Vieux Grasse, CV Cannes, vieux villages du Haut-Pays...)
<p>Menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le recul démographique de certaines parties du SCoT impliquant la réduction de l'offre d'équipements - La concentration de la demande sociale et des populations sensibles au détriment d'une bonne répartition de la mixité sociale - La perte d'équilibre financier des opérations de mixité urbaine et sociale en raison du coût du foncier - L'épuisement de la production immobilière pour la demande locale en raison de contraintes urbanistiques et sociales empêchant la réalisation des politiques publiques d'habitat portées par les deux EPCI. 	<p>Opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doter le SCoT'Ouest de nouveaux projets urbains structurants intégrés aux problématiques de la réduction de la consommation foncière, de la mixité urbaine et sociale et aux réseaux de mobilité - Construire un portefeuille foncier de long terme à partir d'outils de maîtrise et de renouvellement des espaces urbains mal conçus (ZAD, EPF local, SEMOP...) – Eventuellement une autorité foncière pour l'Ouest des Alpes-Maritimes - Accompagner la recomposition du parc existant – 1^{er} gisement immobilier de demain (et limiter à contrario le morcellement foncier) – énergies, stationnement, confort - Reconquérir les paysages urbains contemporains mal ou sous-occupés et les mettre au profit du renouvellement urbain

B. Organisation spatiale durable du territoire

<p>Atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un cadre de vie résidentiel d'exception (mer, Provence, Haut Pays) – l'atout de l'attractivité - Un potentiel de sites de renouvellement urbain de grande ampleur autour des entrées de ville et des espaces sous occupés – 24% de l'urbanisation nouvelle entre 2004 et 2014 - Une incidence foncière très haute qui rend économiquement viable la recomposition de la ville sur la ville (prix de sortie élevé) - Un foncier disponible connu et programmé au sein de documents d'urbanisme– une lisibilité foncière composant une base solide pour les politiques publiques d'aménagement du territoire 	<p>Faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une consommation foncière encore soutenue sur certaines parties du territoire du SCoT et qui segmente les continuités naturelles - Un volume considérable de foncier divisible (anciennes zones NB) résolument incompatible avec tout processus de densification (sous équipé, enjeux paysagers, enjeux de conservation des trames vertes, de lutte contre l'imperméabilisation des sols, d'exposition aux risques) - Un foncier devenu trop cher – notamment pour les segments d'activités les plus fragiles (agriculture / artisanat / équipements publics...) - Des fuseaux structurants de transports en commun peu nombreux au regard de l'étendue de la tâche urbaine -
<p>Menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'explosion de l'urbanisation diffuse autorisée à s'intensifier sans limite (nouvelle loi, impositions fiscales...) - L'imperméabilisation insidieuse des sols et des unités collinaires, source d'une accentuation du risque ruissellement sur les bassins avals - Le prix excessif du foncier qui condamne les projets publics et les politiques publiques d'habitat 	<p>Opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construire une stratégie et une ingénierie foncière inédites à une échelle plus vaste que le SCoT lui-même (à l'échelle du pôle métropolitain Cap Azur ?) - Cibler les 10 périmètres fonciers prioritaires pour chaque catégorie d'aménagement du territoire (habitat, économie, équipements) - Engager des actions en minoration foncière sur les secteurs prioritaires à 15 et 20 ans

C. Développement économique et attractivité régionale

<p>Atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une force touristique de premier ordre – une destination « Côte d’Azur » de renommée mondiale - Un tissu industriel inédit sur la Côte d’Azur avec la combinaison Arômes et Parfums, High Tech, Spatial et Nautisme de grande plaisance - Une attractivité économique exceptionnelle au contact de la première technopôle d’Europe – Sophia Antipolis - Une armature commerciale complète et rayonnante qui couvre les besoins actuels des populations - Un engagement pour le déploiement du numérique à chaque point du territoire 	<p>Faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un déficit d’offre foncière et immobilière préoccupant - Un coût de l’immobilier d’entreprise qui pèse sur les petites structures - Un ralentissement sensible du rythme de construction des locaux économiques - Une concurrence nouvelle et à venir de grands pôles commerciaux sur l’Est des Alpes-Maritimes qui peut fragiliser les aires de chalandise des centres villes et des zones commerciales constituées - Une attention à porter à l’équilibre entre croissance démographique et emplois dans le Haut-Pays
<p>Menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L’atonie foncière et immobilière qui rompt l’équilibre habitant/emplois - L’érosion économique avec le choix de territoires alternatifs dotés de meilleurs facteurs de localisation économique, dont le coût - Le retard dans la transition numérique qui pénalise l’attractivité des territoires les plus ruraux, et notamment le Haut-Pays - La fragilisation des centres villes face à la poursuite de l’urbanisme commercial périphérique 	<p>Opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dégager – de manière urgente - du foncier opérationnel attractif pour les 4 atouts économiques (tourisme, industrie, économies présentes et créatives) du SCoT et leur permettre de déployer leur écosystème - Miser sur l’aménagement numérique de tout le territoire du SCoT pour mailler prioritairement tout le SCoT de nouvelles unités tertiaires capables de réduire les besoins de déplacements - Restructurer et/ou requalifier les zones commerciales existantes (requalification paysagère, opérationnelle mais aussi et surtout fonctionnelle) – gisement de renouvellement urbain • Redonner la priorité à l’offre commerciale historique (centre ancien) et à l’offre de proximité

D. Mobilité et déplacements

<p>Atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des infrastructures routières de grande capacité - Une ligne ferroviaire Cannes-Grasse avec un bon potentiel de montée en cadencement - Des projets majeurs de ligne TC structurantes et leur mise en réseau entre la Région et les deux Autorités Organisatrices des Mobilités et des Déplacements. Une culture acquise de l'offre de transport publique. - Des axes modes actifs littoraux et valléens qui mettent en valeur le territoire - Des engagements à travers le PCAET pour des mobilités innovantes (électriques, maritimes, partagées, combinées...) 	<p>Faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une croissance du trafic automobile qui excède les capacités d'échanges du réseau - Un quasi-monopole de la part modale de l'automobile - Des points noirs routiers qui s'aggravent et dont les solutions de résorption sont complexes et onéreuses - Un réseau de mode actifs incomplet - Une explosion de la demande de stationnement - Une logistique urbaine exigeante dont les besoins évoluent (festivals, grands évènements, saisonnalité)
<p>Menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'asphyxie du territoire – la dégradation de la qualité de vie et de la qualité de l'air - Le retard pris dans la lutte contre le changement climatique en restant un territoire à fort émission de gaz à effet de serre - L'inégalité d'accès aux mobilités électriques pour les publics ne disposant de place de stationnement en propre - La remise en cause de la validité économique du réseau de TC dont les parts modales sont trop faibles - La perte d'image au regard des clientèles touristiques historiques de la Côte d'Azur (Nord de l'Europe...) 	<p>Opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construire une culture de l'intermodalité – apprendre à cumuler l'ensemble des moyens de déplacement (individuel / mutualisé / partagé) - Coupler les projets urbains à l'offre structurante de déplacement – apporter de la clientèle aux réseaux de transport - Doter le SCoT'Ouest de véritables hubs d'intermodalité, et notamment des pôles structurants de stationnement - Composer des lignes structurantes de modes actifs (EuroVéloroute n°8/ canal de la Siagne...) et construire un maillage de rabattement.