6/8 L'étalement urbain et la mobilité



ALPES-MARITIMES
LE DÉPARTEMENT 06

Maîtrise d'ouvrage : **Département des Alpes-Maritimes**
Partenaires : **DREAL PACA, DDTM06**
Lien d'accès direct **››› Atlas des paysages des Alpes-Maritimes**

Les 8 fiches thématiques de l'Atlas des paysages

Fiche n°1

Les risques naturels, un territoire sous tension

Fiche n°2

La biodiversité et les grands équilibres départementaux

Fiche n°3

L'attractivité touristique des paysages et des espaces naturels

Fiche n°4

L'évolution des énergies renouvelables

Fiche n°5

La vie locale dans les villages de montagne

Fiche n°6

→ L'étalement urbain et la mobilité

Fiche n°7

La nature en ville et la santé des riverains

Fiche n°8

L'agriculture et l'autonomie alimentaire du territoire

>>> Consulter les autres fiches thématiques sur le site internet

Fiche n° 6

L'étalement urbain et la mobilité

L'enjeu aujourd'hui

- Un étalement urbain caractéristique des Alpes-Maritimes
- Des centralités de proximité limitées
- La densification urbaine dans les pentes : un défi paysager et fonctionnel

Les questions qui se posent

- Comment favoriser des usages urbains (déplacements à pied, commerces, écoles) dans les quartiers de collines ?
- Faut-il densifier ces quartiers pour créer des centralités ?
- Comment accompagner les changements de comportements vers des mobilités douces ?
- Comment faire de l'espace public (la route) un espace de rencontre convivial (rue, place) ?
- Enfin, comment concilier densification et qualité paysagère ?

Les pistes d'actions

- Développer plus de mobilités douces pour réduire la dépendance à la voiture
- Méthode pour structurer une politique de mobilités douces et de centralités
- Renforcer les centralités locales dans les quartiers diffus
- Adapter la densification aux territoires jardinés des collines

Fiche n° 6

L'étalement urbain et la mobilité

L'enjeu aujourd'hui

Un étalement urbain caractéristique des Alpes-Maritimes

L'étalement urbain dans les Alpes-Maritimes présente une spécificité forte : peu de surfaces plates étant disponibles dans le département, l'urbanisation a conquis les pentes, propices à un habitat individuel où chacun cherche à allier la vue imprenable et un cadre de vie en contact avec la nature. Cette dynamique a engendré des paysages urbains jardinés, parfois très qualitatifs, où les maisons s'insèrent dans le végétal, créant un paysage singulier entre ville et campagne. Cependant, cette conquête des collines a gagné une surface considérable, couvrant l'ensemble du linéaire côtier sur une épaisseur de 20 à 30 km. Les pentes entrecoupées de vallées ont imposé des routes, surtout orientées nord-sud, et assez peu dans les directions est-ouest.

Cette organisation territoriale influence les conditions de mobilité au sein du département. En dehors des secteurs littoraux bénéficiant d'une offre structurante de transports collectifs, les alternatives à la voiture demeurent parfois limitées, notamment dans les espaces de collines et de montagne où les contraintes topographiques compliquent le développement des réseaux cyclables et des cheminements piétons.

Dans ce contexte, l'automobile conserve une place prépondérante dans les déplacements quotidiens, en particulier dans l'arrière-pays. Cette dépendance peut contribuer à des phénomènes de congestion sur certains axes structurants du littoral ainsi que sur les routes reliant les vallées et les collines aux principaux pôles urbains.

Des centralités de proximité limitées

Dans les territoires de pentes et de collines, l'organisation du tissu urbain soulève des enjeux de proximité et d'accès aux services. Développés sous forme d'ensembles résidentiels dispersés, ces quartiers manquent souvent d'équipements et de commerces de proximité.. Les villages historiques, bien qu'intégrés à l'agglomération, ne sont pas toujours en mesure d'assumer ce rôle de centralité à l'échelle de l'ensemble des habitants.

Cette configuration conduit fréquemment à des déplacements quotidiens. Dans ce contexte, la voiture individuelle conserve une place prépondérante, les alternatives de mobilité et les services de proximité demeurant parfois limités. Cette dépendance aux déplacements motorisés représente un enjeu à la fois économique, social et environnemental. Elle peut peser sur le budget des ménages, notamment lorsque plusieurs véhicules sont nécessaires au sein d'un même foyer, et accentuer certaines situations de vulnérabilité pour les publics les moins mobiles.



Étalement urbain sur les pentes aux abords de l'agglomération niçoise.



Densification dans les collines de Nice.

La densification urbaine dans les pentes : un défi paysager et fonctionnel

Dans les collines, la densification des quartiers jardinés peut poser des problèmes à plusieurs égards. Ces nouveaux quartiers réduisent d'abord la place du végétal : les espaces plantés, qui constituent l'identité et l'attrait de ces secteurs, cèdent du terrain au bâti au fur et à mesure des constructions, ce qui appauvrit le cadre de vie et l'insertion paysagère des habitations.

Les voies d'accès existantes, ensuite, ne sont pas en capacité d'accueillir des flux supplémentaires. Conçues pour desservir des habitations dispersées, ces petites routes ne peuvent généralement pas être élargies, et la densification rend les déplacements quotidiens plus difficiles.

Enfin, ces nouveaux quartiers ne sont pas accompagnés d'une offre de services ou de commerces de proximité. Les habitants restent donc dépendants de la voiture pour leurs besoins quotidiens, ce qui limite l'émergence de véritables lieux de vie et fragilise l'équilibre du territoire.

La densification appelle ainsi un meilleur équilibre entre l'accroissement des capacités d'accueil, la qualité paysagère, l'accessibilité et la proximité des services.

Les questions qui se posent

- **Comment favoriser des usages urbains (déplacements à pied, commerces, écoles) dans les quartiers de collines ?**
- **Faut-il densifier ces quartiers pour créer des centralités ?**
- **Comment accompagner les changements de comportements vers des mobilités douces ?**
- **Comment faire de l'espace public (la route) un espace de rencontre convivial (rue, place) ?**
- **Enfin, comment concilier densification et qualité paysagère ?**

Les pistes d’actions

Développer plus de mobilités douces pour réduire la dépendance à la voiture

Pour les usages de proximité : un partage de l'espace public

Pour favoriser les déplacements quotidiens sans voiture, il serait opportun de repenser la voirie dans ces quartiers. Cela passe par un partage plus équilibré de l'espace : dégager des trottoirs piétons pour une circulation sécurisée et agréable, et aménager puis entretenir des pistes cyclables menant aux points de centralité (écoles, commerces, équipements publics). Ces axes doux pourraient converger vers des lieux apaisés, où un accueil confortable est réservé aux piétons et aux cyclistes : bancs, abris, stationnements vélos sécurisés et végétalisation pour créer des espaces de vie conviviaux et encourager les alternatives à la voiture.

Pour les trajets entre communes : plus d'itinéraires cyclables sécurisés et connectés

Pour relier les quartiers entre eux, il conviendrait de développer plus d'itinéraires cyclables, en sélectionnant certaines voiries réservées aux riverains et en y intégrant des marquages au sol (éventuellement des chaussidous) pour sécuriser les cyclistes. Sur les grandes routes, des traversées dédiées et protégées (feux, passages surélevés, signalisation claire) pourraient être aménagées pour faciliter les déplacements. Enfin, un balisage clair et continu des itinéraires, avec des panneaux directionnels et des applications dédiées, permettrait aux usagers de s'orienter facilement et de se sentir en sécurité, renforçant ainsi l'attractivité des mobilités douces sur l'ensemble du territoire. Ce plan d’itinéraires cyclables pourrait faire partie des prochaines « Orientations plan vélo » qui vise à développer l’usage du vélo au quotidien.



Voie piétonne et cyclable à Cagnes-sur-Mer.

Méthode pour structurer une politique de mobilités douces et de centralités

Étudier et hiérarchiser les centralités

Pour identifier les besoins et les potentiels, il serait opportun de mener des études à l'échelle des communes ou des communautés de communes. Ces études pourraient cartographier les points de centralité existants ou potentiels (cœurs de village, équipements publics, zones commerciales) et les hiérarchiser en fonction de leur accessibilité, de leur usage et de leur rôle dans le territoire. Il s'agirait également d'analyser les cheminements actuels (piétons, cyclables) et de définir les itinéraires vélos prioritaires, en priorisant les axes structurants et les connexions entre les centralités.

S'appuyer sur une maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire

La prise en compte de la diversité des enjeux territoriaux, paysagers, environnementaux, sociaux et économiques invite à mobiliser une approche pluridisciplinaire associant différentes compétences complémentaires. Celle-ci pourrait se constituer :

- D'un paysagiste : pour intégrer les enjeux d'aménagement, de préservation des paysages et de qualité de vie dans les projets, tout en fédérant les parties prenantes autour d'une vision partagée.
- D'un bureau d'études VRD (Voirie et Réseaux Divers) : pour dimensionner les infrastructures (itinéraires, trottoirs, pistes cyclables) et garantir leur faisabilité technique, en tenant compte des contraintes du territoire (pentes, sols, réseaux existants).
- D'un bureau d'études mobilités : pour optimiser les flux, sécuriser les itinéraires et proposer des solutions adaptées (marquages au sol, traversées protégées, balisage) afin de favoriser les déplacements doux en toute sécurité.

Cette complémentarité des expertises permet de concilier fonctionnalité, esthétique et durabilité, tout en répondant aux attentes des usagers et en préservant la qualité des paysages.

Renforcer les centralités locales dans les quartiers diffus

Aujourd'hui, les polarités locales dans ces quartiers se résument souvent à un regroupement de quelques commerces alignés le long d'une route, accompagné d'un parking fonctionnel mais peu intégré. Ces espaces, souvent privés d'âme, pourraient voir leur rôle de lieu de vie et de rencontre dynamisé.

Demain, ces centralités pourraient devenir de véritables cœurs de quartier : une petite place piétonne, apaisée et végétalisée, autour de laquelle s'organisent des commerces de proximité, un parking aménagé en retrait (avec des espaces ombragés, des bornes de recharge, des stationnements vélos) et des logements, soit intégrés au-dessus des commerces, soit disposés en périphérie. Cette recomposition urbaine permettrait de :

- Recréer du lien social en offrant un espace public central,
- Favoriser la mixité fonctionnelle (habitat, commerces, services) pour réduire les déplacements motorisés et dynamiser l'économie locale,
- Préserver le cadre de vie en réduisant l'emprise de la voiture, en restituant une échelle humaine à ces quartiers et en préservant leur identité paysagère.

Une telle transformation passerait par une requalification progressive des espaces existants, en s'appuyant sur une réflexion paysagère et urbaine pour créer des lieux à la fois fonctionnels, esthétiques et durables.

Adapter la densification aux territoires jardinés des collines

Densifier les quartiers diffus des pentes et des collines sans en altérer l'identité suppose une démarche ciblée et respectueuse du territoire, dont certaines communes du département montrent déjà la voie. Ces démarches s'appuient d'abord sur les polarités existantes, comme les cœurs de village ou les regroupements de commerces, qui peuvent servir de points d'ancrage à la densification et favoriser l'émergence de centralités vivantes. Des réflexions sont d'ailleurs menées pour concentrer des activités autour de certains carrefours, en reconstituant des espaces publics proches des habitations et en encourageant la marche ou le vélo.

La préservation des espaces naturels et des continuités écologiques en constitue un second pilier : zones boisées, arbres, cours d'eau et corridors biologiques peuvent être maintenus et renforcés, au bénéfice de la biodiversité comme structure du paysage. L'épannelage, c'est-à-dire la taille raisonnée des volumes bâtis, permet en outre d'inscrire les nouvelles constructions dans l'harmonie du bâti existant.

Le renouvellement urbain offre enfin un terrain d'action privilégié : la requalification des friches, des dents creuses et des secteurs sous-occupés permet d'accueillir de nouveaux logements tout en intégrant commerces, services et espaces publics dès la conception. Lorsque logements, activités et lieux de vie sont pensés ensemble, la monofonctionnalité est évitée et la mixité indispensable à la qualité de vie et à la résilience de ces quartiers est favorisée.

Enfin, les nouveaux projets peuvent s'appuyer sur les spécificités locales, en matériaux, en couleurs, en volumes et en implantation ; des chartes architecturales aident à les traduire pour que les constructions s'intègrent harmonieusement dans le paysage existant.

Verbatims

*« Les villages des collines sont **des villages dortoir**. Il n'y a plus de commerce, les gens vont travailler sur Carros, Nice, sur le littoral, puis rentrent chez eux … On part le matin, à deux voitures, on se suit une partie du trajet. On rentre en passant faire les courses sur le trajet. À 18 ans, le premier objectif c'est la voiture ! ».*

*« On a collectivement décidé que la voiture était prioritaire. Si on **change de paradigme**, et que la priorité est à la jeune maman avec la poussette est-ce que ça peut changer les formes urbaines ? »*

*« Ces quartiers sont construits autour d'anciens chemins ruraux. Tout a été ouvert à l'urbanisation et à la densification **sans penser les mobilités** ».*

*« La densification doit être mise en œuvre de façon adaptée pour **conserver cette qualité**, en intégrant la question de l'accessibilité. Les élus ont souvent conscience des problématiques et spécificités de ces quartiers, dans leur diversité. C'est plus la mise en œuvre dans les documents d'urbanisme qui est complexe : c'est une approche territoriale à mener, **le paysage doit venir supporter le projet urbain**. »*

ALPES-MARITIMES
LE DÉPARTEMENT 06

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Maîtrise d'ouvrage : **Département des Alpes-Maritimes**

Partenaires : **DREAL PACA, DDTM06**

Réalisation : **Agence Folléa-Gautier paysagistes-urbanistes + IKUKI, 2026**

Lien d'accès direct **››› Atlas des paysages des Alpes-Maritimes**