

COMPTE RENDU DU PREFIGURATEUR

OPERATION D'INTERET NATIONAL « PLAINE DU VAR »

Thierry BAHOUGNE
le 10 septembre 2007

A) Le cadre général de l'opération et le déroulement de la mission

1 - Rappel des décisions du gouvernement

Le gouvernement a décidé de la création d'une Opération d'Intérêt national sur le territoire de la plaine du Var à la suite de la mission d'expertise diligentée en décembre 2006.

Le rapport de cette mission mettait en exergue les atouts importants dont bénéficie la métropole azurée mais soulignait les handicaps sérieux dont elle souffre et qui risquent, à court terme de limiter son attractivité et sa compétitivité et de ralentir sa croissance jusqu'à entraîner « un déclin inéluctable ». Il précisait en outre que la Plaine du Var est au cœur des tensions qui menacent le modèle de développement de l'aire azurée notamment à travers les problématiques des déplacements, de l'insertion dans l'espace encore disponible d'équipements et de logements supplémentaires et de l'implantation d'entreprises et d'équipements publics.

La décision a été confirmée lors de la réunion interministérielle du 21 février 2007.

Dans une lettre du 7 mars 2007, le Premier ministre précisait au ministre délégué à l'aménagement du territoire que la définition du schéma directeur de l'ensemble de la Plaine du Var devait être établi en lien avec les enjeux de l'agglomération métropolitaine.

Par une lettre du 5 avril 2007, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer m'a confié la responsabilité de la mission de préfiguration de l'établissement public d'aménagement chargé de supporter cette opération. Cette mission a été placée sous l'autorité du Préfet des Alpes Maritimes.

Par cette lettre, il m'a été demandé de poursuivre la définition du cadrage d'un projet global et cohérent, s'inscrivant dans un périmètre pertinent conformément aux préconisations de la mission d'experts.

Les objectifs de la mission qui m'a été confiée sont les suivants :

- préciser les grands axes du projet de développement partagé et identifier les principales opérations structurantes indispensables à sa réalisation ;
- explorer la base contractuelle de réalisation d'une première tranche du programme de développement de ce territoire en définissant les rôles et apports de chaque partenaire.

Il m'a été précisé que mon action devait viser pour le 1^{er} février 2008, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés à définir :

- un schéma directeur sur l'ensemble du territoire de la plaine du Var, en lien avec les enjeux de l'agglomération, notamment sur la prise en compte des grandes infrastructures de transport et la spécialisation des territoires ;

- les conditions du succès de l'opération en matière de maîtrise foncière ;
- un programme d'action pour la nouvelle OIN.

Enfin, le ministre a indiqué son souhait de pouvoir adresser le décret de création de l'OIN au Conseil d'Etat avant la fin de l'année 2007.

Le présent rapport a été établi conformément à la lettre de mission. Il est destiné à permettre de rendre les arbitrages nécessaires à la détermination de la structure opérationnelle d'aménagement, ainsi que les règles de gouvernance de l'opération et du périmètre précis de l'Opération d'Intérêt National.

2 - Le déroulement de la mission

La mission a été installée à la préfecture des Alpes-Maritimes le 21 mai 2007.

La première tâche a consisté à rencontrer tous les élus concernés ainsi que les autres partenaires ou porteurs de projets, de façon à identifier précisément leurs attentes au regard de l'opération, leurs souhaits quant aux perspectives de développement, leurs projets d'infrastructures ou d'équipements ainsi que, le cas échéant leurs oppositions.

Il ressort de ces rencontres que la totalité des acteurs locaux manifestent leur adhésion au projet de développement et considèrent l'intervention de l'Etat comme le seul moyen de voir mené à bien ce projet essentiel pour la Côte d'Azur compte tenu du caractère national de son ambition.

Le deuxième temps a été consacré à un travail d'analyse des observations recueillies ainsi que des études réalisées par les différents partenaires, publics ou privés. Ce travail a permis d'appréhender plus précisément les attentes et les besoins locaux mais aussi le degré de préparation des différents projets annoncés. Il a permis, en outre de définir un concept général pour l'opération, d'en préciser les objectifs et d'établir les premiers plans d'action.

Une réunion de l'ensemble des élus concernés s'est tenue le 10 septembre 2007 sous la présidence du Préfet des Alpes-Maritimes.

3 - La définition du concept de développement

La métropole azurienne représente une aire urbaine continue de plus de 7 million d'habitants qui la situe au tout premier rang des métropoles françaises. Son rayonnement s'étend aujourd'hui de l'Est varois jusqu'à Imperia et Gênes en Italie soit environ 3,5 millions d'habitants.

Située dans la groupe de tête des classements mondiaux des destinations touristiques, elle est au premier rang national après Paris. Elle est la 2^{ème} ville de France pour les caractéristiques d'internationalité et l'aéroport de Nice est le 2^{ème} aéroport international français avec près de 10 millions de passagers par an, en croissance continue. Elle constitue une des deux portes d'entrée de la France ouverte sur le monde.

Ce rayonnement de dimension mondiale la distingue de Gênes et Marseille dont l'aire de rayonnement et les caractéristiques sont essentiellement méditerranéennes ou de Barcelone qui se présente comme une grande métropole européenne.

Le modèle économique azuréen s'est bâti au fil des ans sur la rencontre des élites politiques, intellectuelles et économiques mondiales avec un environnement d'une qualité exceptionnelle.

Le fruit de cette rencontre est la création d'une économie fondée sur la production de prestations de très haute qualité, initialement dans le domaine du tourisme et de l'accueil puis dans celui des hautes technologies.

Malgré ces atouts indéniables, l'économie azuréenne présente un risque important d'essoufflement en raison d'une part de la concurrence accrue de nouveaux sites d'accueil et de tourisme de haut niveau dans le monde et, d'autre part de difficultés nées notamment de l'exploitation mal maîtrisée du foncier qui tend à dégrader fortement les paysages et l'environnement, bases de la prospérité de ce territoire et enfin de l'absence de principe général d'aménagement qui conduit à la surconsommation des espaces et génère des dysfonctionnements véritables freins au développement.

La réponse apportée par l'action publique jusqu'à ce jour est faite d'expédients correctifs. Elle n'est pas à la hauteur des besoins et ne répond pas aux exigences minimales d'un développement durable, particulièrement dans les domaines des transports ferroviaire ou une seule voie datant du XIX^{ème} siècle doit supporter tous les types de trafic métropolitains, dans le domaine de l'approvisionnement en énergie électrique qui repose sur une seule ligne non « bouclée » ni sécurisée, ou encore en matière de la prise en compte des enjeux écologiques de la Plaine du Var.

Toutefois, loin d'être un handicap irrémédiable, cette situation doit servir de point d'appui pour développer des activités en rapport direct avec les sujets de questionnement des principaux dirigeants politiques et économiques ou des élites culturelles et artistiques en matière de développement durable. La DTA adoptée par décret le 2 décembre 2003 pose les principes d'action qui doivent conduire à une nouvelle phase de développement pour la Côte d'Azur.

Le territoire azuréen dispose en effet d'une importante capacité de recherche et de formation de niveau international au sein ou à l'extérieur de l'université. Sophia-Antipolis est l'un des premiers parcs scientifiques d'Europe où se créent environ 1000 emplois par an. La présence d'activités de haut niveau a permis la création sur cet espace de 8 pôles de compétitivité dont 1 de niveau mondial, touchant notamment à l'observation de la planète, à la gestion des risques ou au développement des énergies renouvelables. Dans le département, ces pôles s'appuient sur un ensemble de plus de 1 300 entreprises sur les seuls secteurs des nouvelles technologies et des sciences du vivant qui regroupent près de 30 000 emplois et représentent un chiffre d'affaire de plus de 6 milliards d'euros.

B) La démarche de développement et l'organisation de l'espace

L'inscription de l'opération dans une perspective azurée et nationale ainsi que la brièveté des délais impartis à la mission de préfiguration pour la mise en place du projet, conduisent à adopter une démarche qui donnera à l'établissement public la charge d'affiner les principes de mise en œuvre des opérations de développement, le schéma directeur d'aménagement, les objectifs sectoriels du projet ainsi que les conditions de faisabilité des principales opérations.

Le délai de réalisation d'un tel projet pourrait s'étendre sur plus de 30 ans, cependant, le lancement des procédures opérationnelles relève d'une véritable urgence en raison de plusieurs facteurs :

- premièrement, l'avance prise par les autres grandes métropoles méditerranéennes et l'émergence d'une concurrence mondiale de plus en plus forte;
- deuxièmement, le sentiment de saturation créé par les problèmes de transport et de logement qui accélère la désaffection des actifs et des touristes pour cette zone et pénalise lourdement les possibilités de développement ;
- troisièmement, l'obligation de mettre en cohérence les projets nationaux et locaux structurants ;
- enfin, l'existence d'un risque de rupture inopinée de l'approvisionnement électrique ainsi que d'un risque hydraulique important et imprévisible.

Dans cette perspective plusieurs décisions doivent être prises sans tarder. Elles sont essentielles pour affiner l'ambition et l'ampleur du projet.

1 - Préciser les grands axes de développement

Le principe général de développement repose, d'une part, sur l'accueil d'activités de haut niveau tant pour ce qui concerne leur positionnement dans l'organisation de l'entreprise que par la qualité des biens ou services qu'elles produisent et, d'autre part, sur la mutualisation des connaissances et des savoir-faire développés localement.

Le niveau d'ambition mondial du projet et la thématique générale «développement durable» nécessitent de faire porter l'action sur les domaines suivants :

- l'aménagement et les infrastructures ;
- les activités économiques ;
- la satisfaction des besoins énergétiques ;
- la recherche et la formation ;
- la protection environnementale ;
- le logement ;
- la santé ;

- le développement culturel ;
- l'organisation sociale.

Dans ces domaines, il conviendra de définir un plan stratégique directeur global pouvant être étendu à l'aire azurienne, ainsi qu'un schéma centré sur le périmètre de la plaine. Ce plan sera établi avec les différents porteurs de projets, en lien avec l'Université et les représentants du monde socio-économique ainsi que des partenaires étrangers.

Une charte devra être mise en place pour préciser aux porteurs de projets le sens général de la démarche mise en œuvre.

Plusieurs projets en lien avec les activités développées sur Sophia-Antipolis, notamment le CSTB sont en cours d'études dans différents domaines :

1-1) Gouvernance des entreprises et des institutions publiques

- La création d'un «leadership center» permettant des échanges entre des décideurs du plus haut rang mondial;
- La mise en place de pôles de recherche centrés sur l'accompagnement des démarches de management et de gestion durable des zones d'activité ou d'habitat en mutation.

1-2) Gestion et organisation des entreprises

- L'accueil de fonctions décisionnaires de niveau européen ou méditerranéen, d'entreprises leaders dans leurs secteur d'activité ;
- développement d'activités autour d'un centre de recherche et de formation permettant de créer un lien entre les métiers du sport, du tourisme et de la gestion.

1-3) Santé

- La mise en place d'une plate forme d'accueil pour de jeunes entreprises destinées à valoriser les produits des centres de recherche dans le domaine de la lutte contre le cancer ou la maladie d'Alzheimer situés sur Sophia- Antipolis ou Nice.
- La création d'un ensemble de structures d'accueil de malades ou de personnes âgées , mises en réseau et travaillant en lien étroit avec les unités de recherche.
- La mise en réseau des pôles d'activité intervenant dans les domaines de la santé, de la cosmétologie et de la nutrition.

1-4) Environnement

- L'installation d'activités industrielles de très haute technologie tournées vers les systèmes d'observation et de protection de l'environnement ;
- la création d'une plate forme test au titre du projet CEMER (Centre Euro Méditerranéen de l'environnement et des Risques) et son extension au projet européen GMES ;
- mise en place du Centre International des Technologies et Expertises de l'Environnement (CITE).

1-5) Agriculture

- La création de pôles de production agricoles de haute qualité destinés à satisfaire un marché local actif soutenu par une activité touristique de haut niveau

1.6) Énergies

Ce secteur est particulièrement sensible du fait de l'insécurité structurelle de la métropole en matière d'approvisionnement électrique.

- Création d'une filière de cogénération de biomasse en relation avec l'activité forestière du moyen et haut pays ;
- Développement des activités industrielles et artisanales liées à l'utilisation des énergies renouvelables, en lien avec les unités de recherche locales ;
- Implantation d'une unité de production d'électricité à partir d'une turbine à gaz pour sécuriser l'approvisionnement de la Côte d'Azur ;
- Le développement de techniques relatives à la réduction de consommations d'énergies, notamment dans la construction.

2 - Définir un schéma général d'aménagement

La réussite de cette opération repose sur la capacité des acteurs à rationaliser la gestion des espaces dans le souci de préserver la qualité environnementale et d'augmenter les capacités de développement, dans une perspective de très long terme.

2-1) Déterminer le périmètre géographique du projet

Les périmètres doivent être regardés comme des instruments mis au service du projet et leur détermination constitue un affichage de l'ambition et de l'importance qui lui est réellement accordée.

Dès lors deux situations doivent être envisagées

- Premièrement, dans l'hypothèse de l'affirmation de la volonté de la France de se positionner au premier rang mondial dans le domaine de la construction d'une société durable ; il serait alors nécessaire de fixer à la structure support du projet un périmètre d'intervention englobant les composantes principales de ce qui constitue renommée mondiale de la côte d'Azur, notamment Cannes et Sophia-Antipolis ;
- deuxièmement, pour ce qui concerne le périmètre de la plaine du Var à classer sous les prescriptions juridiques « OIN », les observations suivantes doivent être retenues :
 - La cohérence de la zone est marquée par la présence du fleuve qui a constitué une frontière naturelle et politique jusque dans un passé récent. La volonté de faire de cet espace une zone de prospérité commune est forte ;
 - La démarche nouvelle qui consiste à appréhender l'espace dans sa globalité impose de définir un périmètre à la mesure du projet et des problématiques environnementales et paysagères. Conscients de cette nécessité, les acteurs locaux ont proposé que le périmètre opérationnel recouvre les portions de 15 communes situées dans le lit majeur et sur les coteaux adjacents jusqu'à leur sommet.

A l'intérieur de ce périmètre, la définition de zones d'interventions stratégiques larges ou de zones opérationnelles plus restreintes qui seules recevraient le label « OIN », fait courir le risque de déporter dans les intervalles qu'elles vont créer les dysfonctionnement et les blocages aujourd'hui combattus.

La détermination d'un périmètre unique est conforme au souci de cohérence nécessaire au développement harmonieux de cet espace souhaité par tous les acteurs.

Je propose, pour des raisons de faisabilité immédiate, que le périmètre de l'Opération soit limité à la seule plaine du Var y compris les coteaux adjacents jusqu'à leur sommet, mais que sa totalité reçoive la qualification juridique « OIN ». Cette solution est la seule permettant, d'une part, de lancer l'opération sans tarder eu égard à l'urgence de règlement de certaines situations et, d'autre part, de garantir le bon déroulement de l'action dans le temps.

2-2) Fixer les principes d'organisation des espaces :

Les deux études commandées par la CANCA en partenariat avec le Conseil Général ouvrent des perspectives qu'il conviendra de préciser en tenant compte de la thématique générale du projet et des contraintes géographiques.

Deux principes généraux doivent être respectés tout au long de la démarche, en premier lieu la création d'un nouvel équilibre entre les deux extrémités de la plaine dans le respect de leurs caractéristiques propres, et deuxièmement le tissage de liens forts entre les deux rives du fleuve pour en faire un lieu central, trait d'union au cœur de la métropole. Dans ce cadre quatre chantiers permettant d'esquisser la spécialisation des espaces doivent être ouverts :

2-2-1) La réorganisation des espaces économiques

La mission consistera à unir dans une même dynamique les activités existantes indispensables à la vie quotidienne de l'aire azurée et le développement des possibilités d'implantation d'activités nouvelles attirées par le projet national.

Elle reposera sur la mise en place d'un véritable cahier des charges, décliné par type d'activité, à respecter pour pouvoir obtenir un label de qualité environnementale, véritable « marque » de l'opération.

Une réflexion doit déjà être engagée sur l'organisation des espaces suivants :

- les zones de stockage des véhicules de location ;
- les zones de traitement ou de conditionnement des déchets, notamment les casses- auto ;
- les zones de stockage de l'activité BTP ;
- les zones de stockage de matériaux d'extraction ou de déchets inertes du BTP ;
- les zones commerciales ;
- les zones d'activité ;
- les pôles d'échange et logistiques (le MIN) ;
- les zones agricoles ;
- les centres de production d'énergie.

Sur certains de ces espaces, il doit être envisagé de véritables opérations de rénovation à l'instar de ce qui peut être réalisé sur des quartiers d'habitation.

2-2-2) Le remodelage des espaces d'habitation

Le déficit global en logement, notamment pour les actifs, l'engorgement des voies de circulation, les effets néfastes du « mitage résidentiel » tant pour la qualité des paysages que pour les conditions de gestion des collectivités, doivent conduire à des propositions de densification et de restructuration de certains espaces, en lien avec le développement des activités et l'évolution des conditions de transport.

Les zones présentant un intérêt particulier sont les suivantes :

- La zone sud (Nice jusqu'au village de Saint Isidore, St Laurent du Var notamment le Point du Jour) ;
- Le Plan de Carros ;
- La Manda ;
- St Martin du Var.

2-2-3) La valorisation des espaces de transition

La contrainte géomorphologique du périmètre impose de valoriser tous les espaces permettant de renforcer les perspectives visuelles, «d'aérer» les zones bâties et de «séquencer» le paysage sur toute la longueur de la plaine mais particulièrement dans sa partie aval.

Un travail particulier devra être fait sur les zones suivantes :

- les zones naturelles et espaces verts, particulièrement celles à flanc de coteaux ;
- les zones de loisirs et de sports, notamment le « village sportif » et le grand stade ;
- les pôles d'échange ;
- les cheminements « doux » ;
- le réseau hydraulique comprenant les berges du fleuve mais aussi les canaux agricoles.

2-2-4) La création d'un cœur de métropole « porte de la France »

Cette opération constituera le centre du projet, tant par sa dimension que par la portée symbolique qu'elle aura au niveau de la métropole mais aussi national et international.

Il s'agit, sur l'espace recouvrant la zone nord de l'aéroport, le MIN, le CADAM et leur périphérie, de la création d'un espace architectural remarquable, à la fois point focal de l'ambition du projet de développement et identifiant de l'ensemble de la métropole.

Sur cet espace seront regroupées notamment les activités suivantes :

- les fonctions administratives centrales ;
- les centres d'affaires et de rencontres internationales ;
- le pôle d'échange multimodal métropolitain ;
- les activités de « vitrine » du projet ;
- Un lieu d'activités culturelles de dimension internationale.

3 - Mobiliser les acteurs

La Côte d'azur est pénalisée par une double image, d'une part celle d'un territoire marqué par une culture de l'autonomie et d'autre part, celle d'une richesse structurelle insolente bénéficiant à tous ses habitants. Cette perception au niveau national contribue à occulter une réalité économique et sociale beaucoup plus contrastée et à laisser penser que les projets qui se développent sur cet espace peuvent être réalisés avec les seuls moyens locaux.

En s'appuyant sur ces bases qui lui ont permis d'acquérir une renommée internationale et de construire un modèle économique fondé sur la « très haut qualité », je propose que la Côte d'Azur devienne le centre de référence mondial en matière de réflexion et de développement sur les technologies nouvelles au service du développement et de la gouvernance durables.

Située au cœur névralgique de cette métropole dont elle est le véritable « hall d'entrée », la Plaine du Var s'étend sur 9 100 hectares. Elle constitue un ensemble géomorphologique cohérent dont le fleuve est l'axe de symétrie.

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), elle se situe à la croisée de tous les axes de transport, que ce soit le long du littoral ou en direction des vallées du haut pays. Elle est le miroir de l'ensemble des tensions qui menacent l'aire azurée. Cependant, elle offre des possibilités très importantes lui permettant, dans le cadre de la mise en place d'une stratégie durable de développement de l'aire azurée, d'offrir un champ d'expérimentation et de démonstration pour la mise en œuvre de principes de développement durables de haute qualité, à l'instar du niveau de qualité qui a fait la renommée de la Côte d'Azur.

La plaine du Var sera l'espace de référence mondial en matière d'intégration des problématiques environnementales dans les projets de développement sociaux, urbains et économiques.

4 - Les enjeux

Le succès de cette opération représente un double enjeu :

4-1) Pour la France

L'espace métropolitain azuréen comprend en France l'Est de la région PACA, en Italie la Ligurie et une partie du Piémont, ainsi que la Principauté de Monaco.

Il s'agit de renforcer son attractivité internationale, de développer son potentiel humain et de préserver son cadre environnemental, pour permettre à la France de tenir un rang mondial élevé dans la promotion des politiques en faveur de la construction de zones de vie et de prospérité respectueuses des équilibres naturels.

La Côte d'Azur sera une vitrine de l'excellence française dans le domaine du développement durable.

4-2) Pour le territoire

La plaine du Var est le deuxième « secteur stratégique » identifié par la DTA avec Sophia-Antipolis. Elle est appelée à devenir le cœur de la métropole azurée dans une conception moderne de ville intégrée respectueuse du développement durable.

La conduite de ce projet s'inscrira en rupture avec les pratiques de l'action publique antérieure. Elle doit permettre de matérialiser le processus métropolitain et de faire naître des synergies locales avec le moyen et le haut pays, indispensables à la pérennité du projet global de développement du département dans une perspective de long terme.

Au niveau de l'agglomération et des communes du périmètre, la plaine elle-même dispose d'un potentiel foncier susceptible de porter les différents projets permettant de donner un nouveau souffle à la création d'emplois.

En outre, la gestion intégrée du fleuve doit permettre de sécuriser des zones de vie et d'activité de première importance.

5 - La stratégie

La stratégie à mettre en œuvre doit permettre d'envisager l'élargissement du champ d'action dans le temps, en fonction des évolutions de la conjoncture notamment locale.

Le projet, de portée azuréenne, doit viser 3 grands objectifs de la nature suivante :

Culturel et sociétal

Il s'agit, à l'horizon 2030, d'avoir dessiné un paysage dans lequel l'activité humaine sera fondée sur les principes de respect des personnes et de bien-être moral et matériel des individus. Les nouveaux espaces urbains et péri-urbains devront mettre en exergue les valeurs de générosité, d'altruisme et d'intégrité.

Économique et environnemental

Le développement économique sera centré sur la recherche et la production de services et de biens dans les domaines de l'économie des ressources naturelles, du respect des équilibres environnementaux et des nouveaux modes de gestion des activités humaines.

Les opérations réalisées pour l'aménagement de la plaine du Var devront servir de banc d'essai à ces productions.

Urbanistique et social

Considérant que l'aménagement et le développement de l'espace ne peut être conçu que par rapport aux hommes qui l'occupent, la plaine du Var doit être une référence pour l'illustration des modèles sociaux fondés sur la pluralité, la mixité et l'échange.

C) Les domaines d'interventions urgentes

Ainsi que le fait apparaître le rapport produit par la mission d'expertise conduite début 2007, la Plaine du Var est au cœur de toutes les tensions qui menacent le modèle de développement azuréen, à travers la problématique des déplacements, d'insertion dans l'espace encore disponible d'équipements et de logements supplémentaires et de l'implantation d'entreprises et d'équipements publics. A cela s'ajoute la question de la gestion des risques hydrauliques liées aux crues du fleuve mais aussi des vallons affluents, ainsi que la gestion des capacités énergétiques et de la ressource en eau.

Dés lors, outre qu'ils doivent s'inscrire dans la stratégie générale, les projets devront être classés selon leur impact sur le projet global, leur priorité et leur urgence.

Leur mise en place relève de l'urgence dans les zones urbaines mais aussi péri-urbaines où elles peuvent permettre des remembrements destinés à spécialiser des espaces en fonction des projets des communes ou des prescriptions de la DTA.

1 - Engager les démarches de maîtrise foncière

Eu égard à l'inflation très importante et rapide des prix du foncier dans le périmètre concerné, il est urgent de mettre en place différents outils nécessaires à la sauvegarde des espaces stratégiques :

1-1) Coordonner les règlements d'urbanisme.

Dés lors que les périmètres matérialisant l'opération auront été arrêtés, il conviendra de s'assurer que les règlements d'urbanisme réalisés ou en cours d'étude par les communes traduisent effectivement les volontés politiques affichées et n'obèrent pas l'avenir pour ce qui est de leur inscription dans une cohérence d'ensemble. Une vigilance particulière sera apportée quant à la détermination des coefficients d'occupation des sols (COS), au respect des zonages de la DTA et aux prescriptions architecturales.

La mise en cohérence de ces documents sera l'une des premières missions de l'établissement public.

Il est à noter que le travail de préparation des PLU est en cours dans chaque commune concernée. Il semble nécessaire de prolonger les travaux pour intégrer les éléments nouveaux issus de la réflexion d'ensemble. Le SCOT est au stade des diagnostics.

1-2) Création de ZAC et de ZAD et acquisitions de foncier

Ces procédures devront être rapidement initiées sur les secteurs d'opérations retenus de façon à pouvoir réaliser les acquisitions nécessaires aux différents projets.

Il est donc essentiel de permettre une plus juste appréciation des réalités en **mettant en place un dispositif de concertation et de gouvernance associant à l' Etat et aux élus locaux , les principaux acteurs des projets de développement et affirmant le caractère national du projet :**

La création de l'opération d'intérêt national telle que souhaitée par l'ensemble des acteurs locaux et à la mesure des objectifs qui ont été affichés, impose la mise en place d'un système de gestion permettant, dans le respect des compétences de chacun et dans un esprit de développement collectif, d'assurer la contrôle et la cohérence sur le long terme des opérations qui seront conduites.

La dimension particulière de cette opération, tant par l'étendue de la zone concernée que par la nature de l'opération elle même et le nombre de projets en cours de préparation, nécessite la mise en place d'un dispositif de mise en cohérence et de soutien capable de garantir la cohérence des actions, d'apporter un appui en ingénierie et de porter certaines opérations structurantes ou complexes.

Ainsi que le soulignaient les experts dans leur rapport ainsi que plusieurs études réalisées antérieurement, et au vu de l'assentiment général sur les modes de gestion des OIN existantes, **un établissement public de développement et d'aménagement d' Etat devrait être créé pour répondre à ce besoin.**

Le conseil d'administration devra être le reflet de la volonté partenariale de toutes les collectivités concernées et apporter la légitimité nécessaire aux actions de l'établissement. Il pourra s'appuyer sur les réflexions d'instances regroupant largement les acteurs possibles au projet, qui seront créées et animées par l'établissement public.

Les missions confiées à l'établissement public doivent affirmer la vocation nationale du projet de développement, elles peuvent être les suivantes:

- mettre en place, et contrôler le respect de la charte de développement et du cahier des charges d'implantation s'appliquant sur les périmètres considérés ;
- assurer la promotion nationale et internationale de l'opération et de ses acteurs ;
- mettre en œuvre les moyens nécessaires au soutien en ingénierie des porteurs de projets et des collectivités locales ;
- réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement ;
- acquérir, au besoin par voie d'expropriation, ou céder des immeubles bâtis ou non bâtis.

L'affichage de l'intérêt direct de la puissance publique pour certains espaces et de sa volonté de maîtriser les projets à un effet modérateur direct sur la tendance spéculative

Les acquisitions pourront être le fait soit des collectivités, soit de l'établissement public à créer qui pourra se voir délégué le droit de préemption, soit de l'EPFR qui a déjà conclu des conventions avec la plupart des communes et possède de réelles capacités financières et d'ingénierie.

Il convient de signaler, pour ce qui concerne les zones stratégiques à proximité de l'aéroport, que les collectivités sont propriétaires de la quasi intégralité des surfaces.

1-3) Mettre en place une position de principe unique en matière de participation des constructeurs au financement des équipements publics.

Les efforts d'équipement et d'infrastructure réalisés par l'Etat ou les collectivités ont pour effet d'accroître la valeur du foncier sur l'ensemble de la plaine. Dans un souci d'équité et d'économie des deniers publics toutes les formes de participation prévues par les différents codes devront être mises en œuvre sur l'ensemble du périmètre. L'effet sera de réduire les écarts de prix entre les différents secteurs et de permettre à chaque commune de mieux supporter les coûts d'investissement et éventuellement de fonctionnement auxquelles elles pourraient être soumises.

Remarque : le succès de l'opération repose pour une large part sur la possibilité de déterminer un prix des terres agricoles équitable par rapport au foncier avoisinant et à procéder à de véritables opérations de remembrement.

2 - Lancer les opérations de protection contre les crues :

Le Schéma d'Aménagement du fleuve et de Gestion des Eaux (SAGE) a défini les principes devant permettre de redonner au fleuve un « profil méditerranéen ».

Les études conduites en vue de la mise en place d'un Plan de Protection contre les Risques d'Inondation (PPRI) ont mis en exergue la sensibilité de la majeure partie de la plaine à ce risque. Elles ont par ailleurs démontré que des travaux de rénovation ou de création d'ouvrages permettraient d'en réduire considérablement la portée pour les espaces urbanisés existants mais aussi pour ceux à développer.

Ces opérations concernent plusieurs secteurs du fleuve mais aussi des vallons. La restauration du réseau de canaux agricoles doit participer des mêmes actions.

L'activation du plan de protection contre les inondations (PAPI) doit se faire sans tarder. Sa réalisation conditionne la mise en place de la plupart des opérations de construction et d'aménagement dès lors qu'elles permettront d'assurer la sécurité des biens et des personnes. Il apparaît que les calendriers des différentes opérations n'ont pas d'effet retardateur sur la réalisation des projets envisagés, notamment dans la basse vallée.

Il importe de noter que plusieurs opérations inscrites au plan de développement des infrastructures routières de la vallée du Var, décidé par le Conseil Général, contribueront aux mesures de protection nécessaires.

3 - Accélérer les projets de restructuration des axes de transport :

L'engorgement des voies de circulation, notamment routières, constitue l'un des risques majeurs de « collapsus » de la métropole. La Plaine du var concentre les phénomènes d'encombrement du fait de l'addition aux flux de transit international des trafics liés à la présence de l'aéroport, des zones commerciales et des grandes zones d'activité. La DTA a fixé un certain nombre d'objectifs en matière d'infrastructures de transports pour permettre de conforter le positionnement des Alpes Maritimes dans leur environnement national et international.

Quatre types d'intervention doivent être conduites simultanément :

3-1) L'accélération de la restructuration de la trame routière sur les 2 rives pour permettre la spécialisation et la fluidification des trafics ainsi que la relance du projet de contournement autoroutier de Nice dans le double objectif de résoudre les difficultés de circulation au droit de la ville coeur de métropole et d'améliorer les relations avec Sophia-Antipolis;

3-2) La mise en œuvre rapide des projets de transports collectifs en site propre le long des 2 rives du fleuve en s'appuyant sur les infrastructures existantes ;

3-3) La création du pôle multimodal de St Augustin, l'accélération de la réalisation de la 3^{ème} voie entre Cannes et Nice et le lancement du programme de LGV tel que prévu par la DTA et le contrat de projet Etat-Région. Cette opération conditionne le projet de restructuration de la zone nord de l'aéroport et du MIN.

3-4) La mise en place de mesures de régulation du trafic et de contrôle du respect des règles de circulation.

Ces travaux doivent être réalisés dans le souci de réduire la production de gaz à effet de serre ainsi que les temps de transport pour les actifs.

Par ailleurs, les risques liés au transport routier du fret dans un espace urbain dense imposent de relancer les études sur la mise en place d'un contournement obligatoire de la métropole azurée par voie maritime.

4 - Positionner et intégrer les projets d'équipements structurants

Il s'agit notamment des projets publics ou privés, en cours d'étude ou en réflexion. suivants :

- le déplacement du M.I.N ;
- le centre d'affaires de la zone nord de l'aéroport ;
- l'équipement d'accueil de manifestations de niveau international ;
- le stade de 32 000 places ;
- les extensions d'équipements commerciaux.

En outre des choix devront être faits sans tarder sur le traitement à réserver à des activités « conflictuelles » telles que les parcs de stationnement des véhicules de location, les cassés auto ou le traitement des déchets...

Les acteurs locaux sont en situation aujourd'hui de formuler plusieurs propositions d'aménagement qui se traduisent soit par l'expression d'idées, soit par la présentation de projets dont certains font déjà l'objet d'études.

Ils sont partie intégrante de l'opération de développement en ce qu'ils doivent pouvoir démontrer la qualité des techniques développées au sein des centres de recherche et d'activités locaux. Les conditions de leur réalisation seront un facteur de crédibilité et de succès de l'ensemble de l'opération. (Des fiches d'identification sont jointes en annexe)

5 - Préciser les projets en matière de logements pour actifs

La nécessité de restructurer certains quartiers, les contraintes foncières, ainsi que les perspectives de développement imposent d'intégrer les opérations de renouvellement urbain dans un cadre supra-communal dès lors qu'elles affectent les paysages et le fonctionnement de la plaine.

Dès à présent, il apparaît que la densification de la zone s'étendant de l'embouchure du Var jusqu'à St Isidore, ainsi que celle du Plan de Carros, devrait permettre d'apporter une part de réponse importante à cette question, en proposant des solutions cohérentes au plus près des grandes zones d'activité.

L'opération de renouvellement urbain du quartier des Moulins, dont la convention doit être signée très rapidement, sera conduite dans le même temps que la réalisation du quartier d'affaire Nice-Méridia et marquera cette nouvelle volonté.

En outre les projets envisagés notamment par les communes de Colomars ou saint Martin du Var sont susceptibles d'apporter un complément significatif et de se positionner comme des points d'équilibre démographique dans le périmètre de la plaine.

L'objectif de création annuelle de 3 000 logements pour la métropole doit être confirmé au regard du nouveau projet de développement.

En conclusion : il est urgent de mettre en place les moyens permettant à l'établissement public de jouer pleinement son rôle de porteur de la stratégie de développement, de coordonnateur des projets d'aménagement et de soutien aux collectivités pour la mise en cohérence globale des documents d'urbanisme.

En outre, plusieurs opérations sur lesquelles l'établissement public est un moteur important doivent être engagées sans plus tarder compte tenu de leur caractère urgent ou emblématique. Ce sont, d'une part la mise en place du programme de protection contre les crues, d'autre part l'apport d'un complément aux études foncières, ensuite le lancement des études permettant de réaliser le pôle multimodal de Saint Augustin et enfin l'engagement des études de définition concernant notamment l'opération de création de la « porte de la France ».