

Réflexions sur le suivi des DTA et les mesures d'accompagnement prévues pour la DTA 06

Le point de vue d'un Juriste

Notre collègue Pierre-Paul DANNA, Docteur en Droit et Maître de Conférences à l'UNSA, dont on sait qu'il fut co-organisateur du récent colloque universitaire sur les Directives territoriales d'aménagement (Sophia-Antipolis, 24 et 25 février 2000), a bien voulu nous autoriser à reproduire, sous sa forme provisoire, le document de travail ci-après.

Les textes relatifs aux D.T.A ne prévoient rien quant au suivi. L'approbation par décret en Conseil d'Etat constitue légalement la phase ultime du processus. Il est évident, toutefois, que l'effort de planification que représente l'élaboration de ce document ne prend tout son intérêt que s'il perdure lors de la mise en œuvre. Le contrôle de la réalisation en continu, et, s'il y a lieu, la correction rapide des orientations en fonction des évolutions politiques, juridiques, économiques et sociales, revêt donc une importance décisive.

La prise en compte de cette dimension par le projet de D.T.A des Alpes-Maritimes⁽¹⁾ dans une quatrième partie dénommée "IV - Les politiques d'accompagnement"⁽²⁾ est un aspect positif qu'il convient de saluer et de valoriser.

L'intervention sur ces thèmes présente un double intérêt :

- d'une part, elle permet de prendre position de façon globale sur le développement futur de l'ensemble du département et, par là même, d'imposer (dans la suite de ce qui a été réalisé) un débat politique sur les principes fondamentaux,
- d'autre part, elle peut servir de vecteurs à de nouvelles propositions allant dans le sens de l'élargissement de la transparence et du débat démocratique.

Le projet de D.T.A relève de deux types de structures dites d'accompagnement. Les unes relèvent de la pratique de la D.T.A, les autres ressortissent à d'autres législations, mais sont intimement liées à une politique globale de planification. C'est sur les unes et les autres que doit porter la réflexion.

1. Les structures liées à la D.T.A proprement dite.

1.1 - Le document propose tout d'abord de créer un *organe de suivi* destiné à développer « une réflexion permanente sur l'aménagement du territoire, afin d'aider les décideurs à ajuster et à coordonner leurs actions ». Celui-ci doit permettre de conjuguer les effets de l'Etat et des collectivités locales. Il suggère de confier cette responsabilité à une *agence d'urbanisme* à créer dans le cadre du département.

Cette volonté d'ouvrir le suivi aux collectivités locales est intéressante. Toutefois, le recours à l'*agence d'urbanisme* - même s'il n'est pas à rejeter a priori - ne pourra être apprécié que lorsque les statuts de celle-ci et les moyens qui lui seront alloués seront connus.

En tout état de cause, il conviendrait de réfléchir :

- sur la constitution d'un organe « scientifique » le plus large et indépendant possible, chargé d'orienter et de contrôler les études nécessaires au suivi. Il s'agit en quelque sorte d'encadrer le cahier des charges de l'organe technique chargé de cette « veille » de la planification ;
- sur la composition de l'organe chargé des choix politiques, en envisageant peut être de l'ouvrir, outre aux collectivités locales, à d'autres intervenants tels que les associations de défense.

1.2 - Le document propose ensuite de créer, pour suivre le traitement à long terme du Var, un organe de gestion épaulé par un « *Conseil scientifique Var* ».

Sous les réserves quant à la composition de cet organe et aux compétences qui lui seront dévolues, cette proposition est intéressante. Toutefois, elle débouche sur le souhait de traiter cette zone dans le cadre d'un schéma de secteur (schéma spécifique dans le cadre du Schéma Directeur de Nice). Il faut veiller à ce que cette proposition ne débouche pas sur l'arrimage de l'ensemble de la vallée (et notamment des communes des moyens pays) à la logique de développement de la ville de Nice, ce qui ne pourrait que contribuer à renforcer les tendances à l'insertion dans une agglomération globale.

2 – Les structures et actions relevant d'autres réglementations

2.1 - Le projet de D.T.A signale en premier lieu la relation étroite existant entre la planification globale et le développement de la coopération intercommunale.

Cette démarche est difficilement contestable au fond. Il conviendrait donc - malgré les difficultés inhérentes à l'exercice - d'avancer une stratégie globale qui puisse, lorsque cela s'impose, faire pièce aux projets de l'Etat et/ou de la majorité locale. L'état d'avancement des projets impose sans doute une intervention rapide sur ce point.

2.2 - Le document préparatoire propose ensuite la création d'un *établissement public foncier départemental*. Ce type d'organisme prévu depuis la loi d'orientation sur la ville de 1991 manque cruellement dans notre département où les problèmes de maîtrise du foncier par la puissance publique sont cruciaux et particulièrement délicats à gérer du fait de la spéculation. La résolution des problèmes essentiels tels que le logement ou la mixité sociale dépend largement de l'existence et de l'efficacité d'un instrument de ce type.

2.3 - Enfin, en ce qui concerne les transports, le projet de D.T.A se prononce dans un premier temps pour une coordination, et, ensuite, pour une fusion de l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports Urbains (A.O.T.U).

C'est en intervenant globalement mais précisément sur l'ensemble de ces propositions que l'on pourra assurer la mise en œuvre des aspects positifs de la D.T.A et infléchir dans le temps ses aspects négatifs.

⁽¹⁾ Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes – Avant-projet – Document provisoire ; Préfecture des Alpes-Maritimes ; décembre 1999 ; 117 pages, 3 cartes (Bande côtière au 1/ 100 000 ; Littoral au 1/60 000 ; Frange sud de la zone montagne au 1/60 000)

⁽²⁾ comportant les rubriques suivantes : "La coopération des collectivités ; La maîtrise de l'aménagement ; La maîtrise foncière ; Actions spécifiques (Risques naturels ; Espaces naturels, agricoles et forestiers ; Basse vallée du Var ; Extensions du parc d'activités de Sophi-Antipolis ; Transports ; Le Haut-pays) ; La politique contractuelle ; Le pilotage de la DTA".