

LA VALLEE DU VAR : ENJEUX ET DANGERS DE L'OPERATION D'INTERET NATIONAL

En février 2007 le gouvernement a décidé la création d'une Opération d'Intérêt National (O.I.N.) dans la vallée du Var. Cette opération représente aujourd'hui la possibilité d'établir un cadre pour le devenir de ce territoire qui a pâti au cours des dernières décennies de l'absence totale de politique d'aménagement de la part des décideurs de la droite départementale.

Nous nous saisissons de l'opportunité de la création de l'O.I.N. pour porter dans le public le débat sur le type de développement qui sera mis en œuvre. Nous considérons en effet que les populations concernées doivent être consultées. Pour notre part, opposés aux projets irresponsables d'une droite affairiste, nous considérons que la priorité doit être d'apporter des réponses aux problèmes auxquels se heurtent les populations, en tenant compte des contraintes environnementales.

I - La vallée du Var : un « délaissé » de l'aménagement du département devenu « territoire à enjeux »

1 - Un diagnostic calamiteux

Longtemps considérée comme une frontière à franchir entre l'Ouest et l'Est du département, la basse vallée du Var a servi au cours des dernières décennies de réserve foncière à l'entrée de Nice et de zone de transit vers les stations de montagne.

Le peu d'intérêt de la part des décideurs départementaux pour ce territoire en partie inondable s'est traduit par l'absence d'objectifs d'aménagement. C'est donc un développement anarchique, mené au détriment de l'agriculture, de l'environnement, et préjudiciable à l'ensemble des habitants de ce secteur, qui a prévalu. Ainsi, on a pu voir au fil du temps les coteaux grignotés par le mitage résidentiel, les surfaces agricoles remplacées par des stockages d'automobiles ou des grandes surfaces commerciales - parfois en dehors de toute légalité -, des déplacements de plus en plus difficiles en raison des encombrements routiers, une ligne de chemin de fer qui aurait disparu depuis plusieurs décennies sans la mobilisation des riverains et des cheminots toujours activement appuyée par les communistes et leurs élus... Des erreurs d'aménagement irréversibles ont été commises, comme l'installation du CADAM dans le lit mineur du fleuve torrentiel qu'est le Var.

Cette analyse rejoint celle du rapport de préfiguration de l'Opération d'Intérêt National, qui pointe entre autres :

- Une exploitation mal maîtrisée du foncier
- L'absence de principe général d'aménagement
- La surconsommation des espaces qui génère des dysfonctionnements
- Des réponses apportées jusqu'à aujourd'hui faites d'expédients correctifs
- Une action publique ne répondant pas aux exigences minimales d'un développement durable, particulièrement en matière de transport ferroviaire

Cette situation n'est pas le fruit du hasard. Elle résulte du choix de la droite départementale de n'investir que dans les infrastructures nécessaires au développement de quelques secteurs de l'économie, représentant potentiellement des sources de profits élevés.

Et pourtant, ce sont les mêmes décideurs départementaux qui, faisant aujourd'hui mine de découvrir ce qui n'est que le piètre résultat de leurs choix politiques en termes d'aménagement, prétendent demain être capables de mettre en place un développement harmonieux. Mais cela fait bientôt 10 ans qu'ils connaissent le diagnostic sévère de la Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.). Ce diagnostic dénonçait un scénario de développement inacceptable pour le département et précisait que, dans la vallée du Var, « *une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique* » !

2 - L'objectif de la droite niçoise : bâtir la "Métropole Côte d'Azur"

Depuis de nombreuses années, la droite départementale ambitionne de faire de la Côte d'Azur une métropole concurrentielle avec les métropoles du Sud de l'Europe (Milan, Marseille, Barcelone...). Compte-tenu de la saturation du littoral, la vallée du Var représente désormais la réserve foncière destinée à accueillir les grands équipements qu'elle estime indispensables pour figurer en bonne place dans cette compétition entre territoires. Sont ainsi envisagés :

- la construction annuelle de plusieurs milliers de logements pour actifs
- 150 000 m² d'immobilier commercial
- plusieurs centaines de m² de locaux pour le développement économique
- un stade de 40 000 places
- un centre de rencontre de 50 à 150 000 m²
- un centre multimodal en face de l'aéroport
- un parc naturel de loisirs style Centerpark
- le déplacement du port de Nice à l'embouchure du Var
- un campus universitaire
- etc...

Les objectifs de « métropolisation » chers à la CCI et à la droite départementale se situent dans une optique de compétition entre les territoires, au niveau international, au niveau régional, mais aussi au niveau local. Les financements publics vont être drainés vers les équipements pharaoniques projetés dans la vallée du Var au nom de cette compétition, au détriment du reste du département. Ainsi, dès maintenant, le campus Sciences des Technologies de l'Information et de la Communication (STIC) projeté sur Sophia-Antipolis dans le Contrat de Projet est en passe d'être abandonné au profit d'un campus dédié aux sciences de l'environnement dans la vallée du Var.

Cette politique ultra-libérale de concurrence entre les territoires, guidée uniquement par les intérêts financiers à court terme du patronat, conduit à drainer les financements publics sur des périmètres finis, pour des activités ciblées (politique de pôles), au détriment du reste du département et à jeter aux orties une politique de péréquation qui est la seule permettant un développement équilibré des territoires.

Pour réaliser au plus vite ses projets, dont l'objet est de développer la rentabilité financière et non de répondre aux besoins des habitants, mais aussi pour pouvoir bénéficier de

financements de l'Etat, la CANCA et le Conseil général ont obtenu d'intégrer leurs projets dans une Opération d'Intérêt National.

3 - L'Opération d'Intérêt National de la Plaine du Var

Une opération d'Intérêt National est un territoire sur lequel l'Etat peut exercer, seul, les principales compétences d'urbanisme. Cela peut permettre à l'Etat de mieux faire respecter les prescriptions du code de l'urbanisme (article L.121-1) qui impose de respecter l'équilibre entre le développement urbain maîtrisé, le renouvellement urbain et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol, des espaces verts, des sites et paysages...

L'O.I.N. de la plaine du Var concerne 16 communes et correspond à une planification de l'aménagement sur 30 ans. Le rapport de la mission de préfiguration, qui a précédé la décision de création de l'O.I.N., détaille les orientations d'aménagement. Il est ainsi indiqué que la vallée du Var sera « *l'espace de référence mondial en matière d'intégration des problématiques environnementales* » et que sa partie basse constituera le « *cœur de la métropole azurée* ».

Ce document précise des éléments de la mise en œuvre du projet : un plan stratégique global devra être défini accompagné d'une charte précisant le sens général de la démarche mise en œuvre. Les différents axes de développement devront répondre à un plan stratégique global et la réorganisation des espaces économiques devra reposer sur un véritable cahier des charges.

Par ailleurs, ce rapport de préfiguration précise que « *la conduite de ce projet s'inscrira en rupture avec les pratiques de l'action publique antérieure* ».

II - Quelle logique d'aménagement pour la plaine du Var ?

1 - Une vision globale de l'aménagement du territoire

Considérant que le laisser-aller qui a prévalu au cours des dernières décennies dans la vallée du Var est inadmissible et a conduit à une situation calamiteuse, nous ne pouvons que nous satisfaire de toute volonté de définition d'objectifs d'aménagement et de planification. Ces objectifs doivent reposer en premier lieu sur le rattrapage et le développement des services aux populations, dans le respect des contraintes environnementales. La logique d'aménagement qui doit prévaloir doit reposer sur la complémentarité et la solidarité à tous les niveaux.

C'est à partir de ces principes que nous menons la réflexion sur ce que nous souhaitons pour la vallée du Var.

L'aménagement de la vallée du Var doit correspondre à une vision globale de l'avenir de ce territoire. Cela implique qu'aucun aspect - environnement, population, démographie, habitat, services publics, économie, etc...- ne doit être laissé de côté. Cela implique également d'envisager les articulations avec le reste du département, et pas seulement avec la CANCA.

Nous considérons donc que définir les équipements qui seront implantés dans la vallée du Var avant même d'avoir arrêté un schéma d'aménagement global, qui prenne en compte l'ensemble des contraintes environnementales et démographiques, est aberrant. Une telle attitude témoigne d'une volonté, non pas de rompre avec les « *pratiques de l'action publique antérieure* », mais au contraire de poursuivre ces pratiques en les aggravant. Cela ne nous étonne pas car nous doutons de la capacité de la droite départementale à changer de méthode : la D.T.A. estimait en 1999 que le scénario de développement du département était inacceptable. Quels changements depuis ? Quelles actions ont été menées pour faire cesser les occupations des sols contraires aux documents d'urbanisme ?

Dans ce contexte, nous attendons de l'Etat qu'il fasse appliquer, au travers de l'O.I.N., les prescriptions du code de l'urbanisme, avec pour référence, a minima, la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes.

2 - Un aménagement au service des habitants

La population de la vallée du Var est la première à subir l'incurie actuelle en matière d'aménagement. Sur ce territoire, comme dans le reste du département, des retards considérables ont été pris en matière d'équipements structurants et de services publics. Le premier objectif d'aménagement doit concerner le rattrapage de ces retards : transports collectifs, logement social, éducation, santé, équipements sportifs et culturels, élimination des déchets, énergie...

Avec ce même objectif, le centre de tri postal, actuellement implanté sur la zone de l'aéroport, doit impérativement être maintenu dans la basse vallée du Var. Sa disparition constituerait en effet un grave préjudice pour les habitants du département, mais aussi pour l'économie locale.

3 - Démographie et logement : la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes doit être respectée

Le périmètre de l'O.I.N. concerne aujourd'hui environ 110 000 habitants.

La D.T.A. préconise un taux annuel de croissance démographique 0,6 %, correspondant à « *la maîtrise d'une croissance modérée qui a été évaluée en termes de démographie, d'emplois et de logements afin de mieux cerner, notamment, les besoins en équipements de la population* ». Une prévision parue dans la presse locale le 22 mai 2008, projette 15 à 30 000 logements supplémentaires dans la vallée du Var dans 15 ans. Cela correspond à une augmentation de la population de 40 000 à 80 000 habitants, soit un taux de croissance annuelle de 2,4 à 4,8 % par an.

Envisager une telle croissance démographique nous paraît inacceptable, parce qu'incompatible d'une part avec les possibilités de répondre en termes de services à la population, d'autre part avec un objectif d'un développement maîtrisé et durable.

Pour faire face à une telle progression de population, il faudrait anticiper les équipements publics : une vingtaine d'écoles élémentaires, plusieurs lycées, plusieurs collèges, agrandir les structures hospitalières déjà saturées, prévoir les crèches publiques, l'accueil public des

personnes âgées dans un département déjà sous-doté en la matière, les transports collectifs, anticiper les besoins en eau potable, en énergie, en élimination des déchets...

En termes de démographie, toutes les pistes permettant de respecter les préconisations de la D.T.A. doivent être explorées. Par ailleurs, les programmes immobiliers doivent tenir compte de la loi SRU. Ainsi, une proportion de 20 % de logements sociaux dans les nouveaux programmes serait insuffisante car elle ne permettrait pas de rattraper les retards. Enfin, un plan de rattrapage des équipements collectifs doit être élaboré en même temps que l'anticipation des besoins à venir.

4 - Un développement économique à diversifier

La croissance démographique importante de la Côte d'Azur n'est pas inéluctable. Elle résulte des choix de type de développement économique : un secteur tertiaire surreprésenté, générant des emplois en majorité exogènes. Le type de développement qui est proposé au travers de l'O.I.N. correspond à une accélération de ce scénario.

Les équipements destinés au développement économique ont fait l'objet de nombreuses déclarations de la part des élus de droite du département :

- La création de 400 entreprises correspondant à 15000 emplois nouveaux
- L'extension des surfaces commerciales qui occuperont 70 ha (150 000 m² de surfaces de vente)
- Le déplacement du Port de Nice à l'embouchure du Var
- La création d'un grand parc d'exposition (50 à 150 000m² selon Dominique Estrosi, séance plénière du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur du 04/04/08)
- La création d'un grand parc « Nature » style « Centerpark » de plusieurs dizaines d'hectares (les CenterParks ont des superficies de l'ordre de 100, jusqu'à 350 ha).
- L'implantation d'IKEA
- Un grand stade de 40 000 places

Ces projets s'ajoutent au centre d'affaires de l'Arenas (10 hectares), à Nice la Plaine (28 hectares) et à Nice-Méridia (22 hectares tournés vers les hautes technologies). Tous axés essentiellement sur le secteur tertiaire, ils ne répondent pas à la D.T.A. qui recommandait de « *diversifier et dynamiser toutes les branches de l'économie* » à partir du constat de la fragilité économique de Sophia-Antipolis et du département.

Résorber l'emploi précaire et saisonnier ainsi que le chômage, limiter la croissance démographique, sont des objectifs qui nécessitent de diversifier l'activité économique avec le souci d'utiliser l'ensemble des compétences locales actuelles du département.

L'Agriculture

Il restait 5000 hectares au moment de l'élaboration de la D.T.A. (1999). La D.T.A. a identifié cartographiquement des pôles de production agricole à préserver qui représenteraient en tout environ 350 hectares en vallée et 500 hectares sur l'ensemble du périmètre.

Nous sommes inquiets du devenir des surfaces agricoles. Nous pensons qu'au minimum la D.T.A. doit être respectée. L'augmentation du coût du pétrole peut à terme rendre très

compétitive une agriculture locale qui représente un véritable atout pour le développement durable et l'attractivité du département.

Par ailleurs, la question du devenir du Marché d'Intérêt National, qui revient dans tous les documents, doit être traitée dans la concertation.

5 - Des contraintes environnementales incontournables

La thématique générale de l'O.I.N. est le développement durable et l'opération a été baptisée « Ecovallée ». Mais il s'agit plus de développer l'industrie de l'écologie que de promouvoir un aménagement respectant les contraintes environnementales.

Le fleuve Var

Le Var est un fleuve torrentiel. Tout risque d'inondation ne pourra jamais être totalement écarté. L'imperméabilisation des sols qui résulterait de la réalisation des grands équipements projetés, la réalisation de nombreux ponts supplémentaires (un tous les 2 kilomètres selon le projet d'agglomération de la CANCA) sont des facteurs aggravants en cas de crue.

La D.T.A. indique que « *Compte tenu des risques d'inondation, il convient de limiter au strict minimum l'extension de l'urbanisation et l'implantation d'équipements en zone inondable dans la vallée du Var, cette extension devant être dûment justifiée par des impératifs spécifiques de localisation, et, en tout état de cause, être conforme aux dispositions du plan de prévention des risques* ». La D.T.A. doit être respectée

L'approvisionnement énergétique

Le rapport de la mission de préfiguration insiste particulièrement sur la question de l'énergie en raison de « *l'instabilité structurelle de la métropole en matière d'approvisionnement électrique* ». Cependant, les propositions ne nous paraissent pas suffisantes pour pallier à ce déficit. Nous nous étonnons en particulier de la proposition d'implantation d'une usine de production d'électricité à partir d'une turbine à gaz, dans le contexte de pénurie prévisible des hydrocarbures les prochaines décennies et de l'absence de projets en matière d'énergies renouvelables.

L'eau potable

La nappe phréatique du Var alimente une bonne partie de la Côte d'Azur en eau potable. L'urbanisation à outrance de la vallée pose le double problème de la réserve en eau et des risques accrus de pollutions par infiltration.

L'élimination des déchets

C'est une question qui n'est toujours pas réglée au niveau du département. Il est indispensable de trouver des solutions à cette question avant de prévoir une urbanisation rapide et importante.

Aujourd'hui, les différentes annonces de créations d'équipements dans la vallée nous paraissent incompatibles avec le « *développement respectueux des équilibres naturels* » qu'on nous promet (Dominique Estrosi-Sassone, Conseil régional PACA, le 4 avril 2008).

La présence du fleuve et la protection des nappes phréatiques sont des éléments incontournables dans l'élaboration du projet d'aménagement. Une urbanisation accrue de la vallée du Var ne peut être envisagée avant d'avoir évalué les besoins en eau, les besoins énergétiques et les ressources disponibles ainsi que les modalités de la gestion des déchets.

6 - Les déplacements : la priorité aux transports collectifs

Les transports ferroviaires et TCSP

Depuis le débat public sur le contournement routier de Nice, il y avait un consensus pour considérer les transports collectifs comme prioritaires. Cet objectif n'apparaît plus dans les déclarations des décideurs départementaux. Les Chemins de fer de Provence avaient été annoncés comme devant évoluer vers un véritable RER. Cependant, après que leur passage en rive droite du Var ait été compromis par la mise en deux fois deux voies de la RD 6202 bis, c'est maintenant leur existence dans la plaine du Var qui est menacée, Christian Estrosi ayant annoncé son intention de récupérer leur tracé pour la ligne 3 du tram.

La priorité affichée aux transports collectifs s'accommoderait mal du remplacement d'un équipement existant, répondant à un réel besoin, par un autre ne répondant pas à la même vocation. Il s'agit de deux infrastructures complémentaires, le train pour les déplacements interurbains, le tram pour les déplacements urbains. Limiter la ligne des Chemins de Fer de Provence au seul haut-pays est incompatible avec les projets d'en faire un véritable RER. L'amputation de la partie Sud enlèverait tout son sens à cette infrastructure et pénaliserait l'aménagement du haut-pays.

Les travaux de modernisation des Chemins de Fer de Provence doivent se poursuivre. Leur passage en rive droite est plus que jamais d'actualité pour limiter la saturation du réseau routier, limiter la consommation des hydrocarbures et la pollution de l'air. Au-delà, il nous paraît également nécessaire d'étudier une prolongation des chemins de fer de Provence vers l'Ouest, dans le moyen pays, le long de ce qui était le tracé d'un éventuel A8bis qui, lui, a été clairement rejeté lors du débat public sur le « Contournement routier de Nice ».

Le réseau routier

Christian Estrosi a annoncé lors du Grenelle de l'Environnement, il y a quelques mois, que « *le tout routier est terminé dans les Alpes-Maritimes* ». Les attaques récentes contre les Chemins de Fer de Provence, la résurgence d'un nouveau tunnel pour le contournement routier de Nice dans le rapport de la mission de préfiguration et dans la presse, viennent démentir cette annonce et les engagements pris lors du débat public.

Les aménagements routiers doivent avant tout concerner d'une part la sécurité, d'autre part la réalisation de voies dédiées aux transports collectifs routiers. Ceux-ci doivent être développés en complémentarité avec les Transports en Commun en Site Propre.

Nous continuerons à nous battre, comme nous l'avons fait dans le passé, contre tout projet d'autoroute bis dans le moyen pays. Les financements pharamineux nécessaires à une telle infrastructure doivent être employés à la réalisation d'une voie ferrée de type RER reliant la plaine du Var au moyen-pays vers l'Ouest. Ainsi, il serait possible de soulager la ligne SNCF littorale saturée. La croissance démographique actuelle et prévisible du moyen-pays justifie un tel équipement.

Les transports maritimes

Le merroulage nous paraît être l'un des éléments de réponse au transport de fret. Mais il est irréaliste d'envisager que tout le fret routier se fasse par voie maritime.

Après avoir échoué dans son projet pharaonique d'extension du Port de Nice, le président de la CANCA veut maintenant déplacer ce port à proximité de l'embouchure du Var. Ce projet dispendieux, qui n'apparaît pas dans le rapport de la mission de préfiguration de l'O.I.N., est encore une fois plus dicté par les intérêts financiers qu'il représente pour la CCI que par l'intérêt des populations locales. Outre la question de la faisabilité, se pose le problème de l'impact sur l'environnement côtier, avec la modification des courants marins, pouvant entraîner une érosion accrue du littoral avec des conséquences sur les activités touristiques. De plus, un scénario d'urbanisation excessive de la basse vallée du Var ne ferait qu'accroître, par une pression accrue sur le cours d'un fleuve torrentiel, les risques de catastrophe.

III - L'intervention des citoyens : un enjeu majeur

Faire perdurer l'état actuel de ce territoire serait irresponsable et fortement préjudiciable pour les habitants, pour l'ensemble du département et pour son avenir, pour l'environnement.

Un schéma global d'aménagement et de développement avec un objectif de développement durable doit être élaboré. Il doit avant tout répondre au plus vite aux problèmes auxquels se heurtent les populations, les entreprises locales, y compris les activités agricoles :

- Déplacements par des transports collectifs routiers et ferroviaires performants
- Développement du transport de marchandises par fer et par mer
- Logement social de qualité et commerces et activités de proximité
- Agriculture performante sur des espaces équipés
- Équipements collectifs dans les domaines de la formation, de la santé, de l'accompagnement du handicap et de la vieillesse, de l'accueil de la petite enfance ...
- Espaces paysagers préservés et mis en valeur

Un autre développement pour la vallée du Var doit s'engager à partir de la volonté de répondre aux besoins exprimés par la population. C'est pourquoi l'élaboration de tout projet d'aménagement et de développement doit se faire de la façon la plus démocratique possible, dans la plus large concertation, en associant dès maintenant l'ensemble de la population locale et de ses élus, notamment les maires des communes concernées.

Pour cela un grand débat public doit être mené sur les orientations d'aménagement et de développement ainsi que sur l'ensemble des grands équipements envisagés.