

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

L'enquête publique - Dernier avatar ?

1. Retours sur la DTA et rappels chronologiques

Bien que tenus informés par notre Bulletin, depuis la genèse de la DTA jusqu'à ses derniers développements, tout au long de la forte implication du GIR Maralpin dans son élaboration, nos lecteurs éprouvent sans doute le désir de s'en remémorer les phases. Nous espérons répondre à ce souhait en rappelant ci-après les grandes lignes ainsi que la chronologie de ce long procès dont on ne peut que souhaiter le prompt aboutissement, sans remise en cause de ses avancées positives.

1.1. Le cadre et les objectifs généraux d'une DTA

Une directive territoriale d'aménagement du territoire (DTA) est un document de planification issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. Document d'aménagement et d'urbanisme, une DTA est élaborée sous la responsabilité de l'État, en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernés ; elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

Les DTA ont pour objet de fixer les orientations fondamentales de l'État et ses objectifs en matière d'aménagement (notamment infrastructures de transport et grands aménagements) et d'équilibre entre les perspectives de développement, de mise en valeur et de protection du paysage.

Pour ce qui relève des aspects juridiques et institutionnels des DTA, le lecteur est invité à se reporter aux actes du Colloque "Les Directives territoriales d'aménagement" (publiés sous forme de numéro spécial 50/2000 de la revue Droit et Ville), colloque organisé à Sophia-Antipolis les 21 & 22 février 2000 avec la participation de nos collègues P.-P. Dana et J. Hermann par l'IDEFI-CREDECO et sous le patronage du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement [cf. Bulletin n° 23/24].

1.2. La genèse de la DTA des Alpes-Maritimes

Moins d'une année après qu'il eut fait parvenir le 23 décembre 1996 au gouvernement le rapport d'études préalables à la directive territoriale du département, rapport qui lui avait été demandé en juillet de la même année, le préfet des Alpes-Maritimes (à l'époque Ph. Marland) recevait, le 12 novembre 1997 du nouveau gouvernement constitué en juin, le mandat d'élaboration de cette DTA. La lettre de mission émanant des trois ministres D. Voynet, J.-Cl. Gayssot et L. Besson, en précise les délais (18 mois), les modalités (notamment "élargissement de la concertation aux acteurs représentatifs et porteurs de propositions"), ainsi que les orientations majeures [présentées dans notre Bulletin n° 8 (février 1998)] : (1) conforter le positionnement de la Côte d'Azur sur la façade méditerranéenne, (2) maîtriser le développement urbain de l'ensemble azuréen, (3) préserver et valoriser un cadre patrimonial d'exception, en stipulant notamment d'entreprendre "une étude générale intermodale ayant pour objet d'établir une cohérence des systèmes de transport". En outre, souhaitée par les pouvoirs locaux et affichée par le Gouvernement pour des raisons radicalement opposées, figure expressément en objet la nécessaire spécification des modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

A l'époque, la DTA des Alpes-Maritimes, l'une des six dont les périmètres ont été retenus, passe pour devenir l'expérience-pilote en la matière.

1.3. L'organisation de la concertation

Tandis que l'étude intermodale [dont les termes de référence ont été précisés dans notre Bulletin n° 10/11 (août 1998)] se mettait en place, dès février 1998 sous la direction de M. Jean-Didier Blanchet, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, la concertation sur la DTA, initiée en public le 18 juin par une présentation des modalités d'application de la loi littoral, a été programmée à partir d'octobre 1998 selon une grille de 9 groupes de travail (Agriculture et forêt ; Mer ; Recherche et enseignement supérieur ; Sophia Antipolis ; Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays ; Vallée du Var ; Transports) dont les deux derniers, subordonnés aux études spécifiques (Etude refondatrice de la vallée du Var et Etude intermodale), n'ont été initialement programmés qu'à compter du premier trimestre 1999.

1.4. L'implication du GIR Maralpin

En dépit de sa large implication dans la réflexion sur l'aménagement du territoire [notamment sur les projets du Mercantour et de Métropole azurée (cf. Bulletins 4 & 5)] et de la présentation qu'en avaient fait, le 26 mai 1998 au Préfet, son président et son secrétaire, le GIR n'a pas été convié par les autorités départementales à participer à la réflexion sur la DTA. Sa participation au Comité de pilotage de l'étude intermodale, sollicitée auprès du préfet le 24 juin 1998, n'a été obtenue que le 9 septembre, suite à une démarche effectuée auprès du Cabinet de M. Gayssot le 20 août, dans le cadre d'une audience accordée à une délégation de CIPRA-France [cf. Bulletin 10/11].

C'est donc à ce titre que le GIR a participé dès lors, assidûment et constructivement par la production de nombreuses notes et analyses [cf. notamment Bulletins n° 14/15 et 19/20], d'une part au Comité de pilotage de l'étude intermodale, et, d'autre part, à trois des neuf groupes de travail (Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays).

Ces contributions, appuyées par de multiples interventions et de démarches auprès des instances départementales, régionales et nationales, seront ultérieurement couronnées par la formulation d'observations récapitulatives le 19 février 2001 dans le cadre de la consultation publique [cf. Bulletin n° 23/24], puis d'observations complémentaires le 4 février 2002 dans le cadre de l'enquête publique [cf. Bulletin n° 28].

1.5. Un calendrier non respecté

Le calendrier prévisionnel affiché par la Préfecture des Alpes-Maritimes [cf. son Bulletin n° 4 consacré à la DTA et daté de juillet 1998] envisageait l'achèvement de la concertation et de l'avant projet à la mi-1999, et, à cette échéance, le début de la consultation officielle des collectivités locales associées ainsi que des communes du littoral.

Ce calendrier est loin d'avoir été respecté. Ainsi, si une version provisoire du projet à diffusion confidentielle, produite en décembre 1999, a été soumise le 7 janvier 2000 à consultation des participants à l'élaboration, l'avant projet (daté de mai 2000) n'a été adressé qu'alors par la Préfecture pour avis aux communes et collectivités concernées, tandis que (circonstance surprenante) le rapport final de l'étude intermodale n'était transmis qu'un mois plus tard (le 7 juin 2000) aux membres de son comité de pilotage. Après avoir fait l'objet de plusieurs observations et modifications, la version amendée du projet (datée de juillet 2001) fut adressée le 15 octobre aux associations ayant participé à son élaboration.

La pénultième phase, celle de la consultation publique sur le projet finalisé à la date de mai 2000, ne fut annoncée par le préfet que le 27 novembre, la "mise à disposition" du public devant se dérouler du 18 décembre 2000 au 20 février 2001.

Le processus final allait de nouveau être retardé par la non-prise en compte de l'entrée en vigueur, le 13 décembre 2000, de la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (Loi SRU) imposant de soumettre le projet de DTA à enquête publique. Ainsi que le déplore le rapport de la commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif dès le 13 juillet 2001, l'enquête publique n'a été prescrite par la Préfecture qu'en date du 19 novembre 2001, et s'est déroulée, dans des conditions d'impréparation déplorées dans le rapport, du 11 décembre 2001 au 4 février 2002. C'est enfin, le 2 avril 2002, que la Commission d'enquête a rendu ses conclusions.

2. La phase terminale de la procédure

En sa réunion mensuelle du 8 octobre dernier traitant du devenir du projet de Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, le GIR a dressé l'état d'avancement du projet dont on a rappelé ci-avant les vicissitudes [cf. 1.4.] et dont il faut préciser qu'il a reçu avis favorable :

- de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT),