

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

OIN Plaine du Var
Audience de Monsieur Thierry Bahougne
Directeur général de l'Établissement public d'aménagement de la Plaine du Var
Nice - Arénas, le 29 Avril 2010

Procès verbal des entretiens

dressé à partir des notes recueillies par les membres de la délégation du GIR Maralpin
BICINI Vincent, BRULÉ Claude, BUSSIERE Arnaud, DESRIAUX Pierre, GUICHARD
Pauline, MOLINARI Jacques, RAMIS Amandine

➤ Jacques MOLINARI considère, en guise d'introduction, que la rencontre se déroule sous les meilleurs auspices puisque, ce jour même, Nice Matin, que l'on s'accorde à considérer comme le Journal Officiel du département, annonce, avec les premiers résultats de l'enquête ménage, qu'en dix ans "le nombre de trajets effectués quotidiennement par les Azuréens a baissé de 13 %", et que, se félicitant du report modal sur les transports en commun, Christian Estrosi considère "qu'il n'est plus question de dépenser des milliards pour le dédoublement de l'autoroute de contournement de Nice qui s'avèrera inutile"¹.

Le GIR Maralpin s'en réjouit d'autant plus qu'il fut seul à plaider pour la remise en question de ce projet en se fondant sur des données et des préceptes qui commencent enfin à être pris en considération.

Il remercie Monsieur BAHOUGNE d'avoir donné suite favorable à la demande d'audience du GIR et de bien vouloir répondre aux nombreuses et importantes questions qui lui seront posées par la délégation dont présentation va lui être faite.

➤ Tour d'horizon de M. BAHOUGNE :

Au sujet des transports, un travail important a été effectué lors d'un séminaire organisé avec les porteurs de projets de transport et de déplacement : ESCOTA, la SNCF, le Conseil Régional, le Conseil Général, la Communauté urbaine (NCA)... Chacun y fut chargé de présenter ses travaux. M. Bahougne fut surpris, au vu des travaux présentés qu'aucun des acteurs ne communiquait. Le sujet principal était bien évidemment la Plaine du Var. Tous se sont donc aperçus qu'il existait une certaine incompatibilité des différents sujets présentés (fait qui n'avait pas été constaté auparavant en raison de l'absence de communication mutuelle).

Dès lors, de nouvelles études sont envisagées, tenant compte des projets et de leurs incidences afin de réduire les effets pervers ayant été relevés. Leur mode de fonctionnement a été le suivant : il a fallu

¹ Nice Matin du jeudi 29 avril 2010 sous le titre de couverture "La Azuréens laissent leur voiture au garage" et en pages 2 & 3 sous le titre "Bus et Pédibus détrônent le voiture"

traiter en priorité le lien entre la voie Mathis et l'autoroute A8 avec l'idée sous-jacente de faire un tunnel afin d'éviter une quelconque perturbation de la circulation de surface d'autant que le tronçon serait cisailé par un tracé de la Ligne 2 du tramway. L'architecte des Moulins avait prévu que la zone étudiée soit « apaisée », que l'on en fasse une « zone 30 » alors que la route de Grenoble est saturée par du trafic de transit... M. Bahougne lui a rétorqué que cela se révélerait impossible.

Le but recherché est le suivant : atteindre autant que possible une perspective d'ensemble de projets, en s'appuyant sur de « vraies » études. De nouvelles prises de décisions doivent alors intervenir, décisions plus rationnelles selon ses dires. Selon lui, les volontés de Messieurs Ch. Estrosi et É. Ciotti vont dans ce sens.

En guise d'exemple M. Bahougne cite l'enquête ménages qui traduit la réalité des déplacements et surtout les évolutions intervenues au fil du temps. Il affirme que l'on est resté sur des impressions qui dataient, les réalités étaient toute autres, et la réalité dans 15 ans sera forcément différente de celle d'aujourd'hui, dont les effets seront alors à mesurer dans 15 à 30 ans.

Présentation de la délégation

BICINI Vincent	Étudiant Master II Métiers de l'Aménagement et de l'Urbanisme
BRULÉ Claude	Ingénieur divisionnaire des TPE - Administrateur délégué du GIR auprès des Administrations centrales
BUSSIERE Arnaud	Étudiant Master II Métiers de l'Aménagement et de l'Urbanisme
DESRIAUX Pierre	Ingénieur divisionnaire des TPE - Administrateur du GIR
GUICHARD Pauline	Doctorante en droit de l'urbanisme affiliée au laboratoire GREDEG
MOLINARI Jacques	Ingénieur honoraire du CEA - Secrétaire scientifique du GIR
RAMIS Amandine	Ingénieriste des services urbains en réseau, IEP Rennes

➤ Claude BRULÉ :

Il rappelle les fonctions qui étaient les siennes. En tant que Chef du Bureau des Infrastructures, il représentait le Ministère de l'Environnement du temps de la DTA ; en tant que Parisien, il a des doutes sur les Alpes-Maritimes quant au fait de faire évoluer les choses rapidement. Il est cependant agréablement surpris des résultats de l'enquête ménages : moins d'un déplacement sur 2 se ferait en automobile... il semblerait donc qu'un changement se soit opéré et que les Alpes-Maritimes évoluent enfin dans le bon sens !

Ainsi, à titre d'exemple, lors des travaux conduits par le groupe de travail chargé de l'élaboration du projet de DTA, des demandes s'étaient exprimées pour que les trop nombreux projets de voies nouvelles, proposées au groupe, fassent l'objet d'une sérieuse et complète analyse comparative sous les angles de l'efficacité technique, environnementale et financière, pour n'en retenir que les plus pertinentes. Ce travail n'ayant pas été conduit, il ne fallait pas s'étonner de la grande fragilité des options retenues dans cette DTA, comme par exemple le projet de contournement Sud de Nice, aujourd'hui écarté au plan local.

Problème de repérage : quel est le nom réel donné à cette OIN ? "*Plaine du Var*" ? "*Éco-Vallée*" ? Et nous découvrons aujourd'hui que la plaque d'entrée des locaux indique qu'il s'agirait de "*l'Eco Vallée Côte d'Azur*" !

➤ Réponse de M. BAHOUGNE :

C'est lui-même qui a souhaité cette dénomination. Il s'est pour cela référé à sa lettre de mission portant demande de réflexion métropolitaine. Selon lui, il était inimaginable de faire une OIN sans

l'inclure dans son contexte géographique : axe de symétrie d'une métropole de Théoule à Menton. Il faut, et on ne peut, réfléchir cette OIN que dans le cadre de cet espace.

L'EPA a une raison sociale définie par le décret. Pour autant, cette opération a une dimension principale métropolitaine, dans un contexte a priori international. D'ailleurs, une des études fondatrices menées par la structure concerne précisément le positionnement international. Au travers de cette étude, il s'agit de savoir comment la Plaine du Var peut participer au repositionnement du territoire pour le valoriser au niveau international.

Concernant l'Eco Vallée : il s'agit d'un objectif ; ceci dit, M. Bahougne reconnaît "ne pas savoir ce que cela signifie exactement. Le terme a néanmoins été retenu par M. Christian Estrosi". Mais se rendant compte qu'il s'agissait là d'une marque déposée, M. Bahougne a donc, pour cette raison, souhaité ce rajout *Côte d'Azur*.

Aujourd'hui, des réflexions, des travaux, sont conduits et ont initié un mouvement qui conforte une grande métropole allant dans ce sens.

Le Club des Dirigeants de Sophia-Antipolis, Alliance 06 3D (rassemblant les dirigeants des 27 plus grosses entreprises)², a engagé des réflexions sur l'avenir. Le souhait de ces dirigeants est de faire « bouger » la Côte d'Azur selon d'autres principes. Dès lors, ils s'efforcent de se rapprocher de l'Université afin de se repositionner spatialement, mais aussi fonctionnellement. Il se passe donc des choses, certaines réalités sont désormais prises en compte. Car, jusqu'à présent, la tendance locale était plutôt de "*rêver son territoire*". Le mouvement est mis en marche et les réalisations concrètes prennent le pas (peut-être en réaction à cette opération... ?!)

Critiques de M. Bahougne sur les responsables politiques locaux, qui mettraient en marche des projets basés sur des idées avancées par l'EPA, uniquement pour se les approprier (exemple : M. Leonetti, maire d'Antibes). Mais il indique cela sans préciser, ni les projets, ni les idées.

Pour ce qui concerne la DTA, à son sens, "elle est ancienne" (sic). Les objectifs de cette DTA ont été basés sur des souhaits et non sur des réalités.

Pour M. Bahougne, le défaut de la DTA est essentiellement basé sur la croissance démographique, sciemment sous-évaluée. L'I.N.S.E.E. aurait établi une carte économique et démographique de la Côte d'Azur (alias carte d'identité du territoire) à la demande de l'EPA, selon laquelle la croissance démographique réelle serait de 1.3 p.100. Alors que la DTA tablait sur une croissance de 0.6 p.100.

Tous les cabinets mandatés pour les différentes études ont mis en exergue les nouveaux chiffres de l'INSEE et non ceux de la DTA (différence flagrante de presque 1 à 3). Il faut s'appuyer sur les véritables données de l'INSEE.

➤ Cl. BRULÉ demande si l'OIN est bien née de la volonté de l'Etat ?

➤ M. BAHOUGNE répond par la négative : "Cette OIN est d'origine locale !"

➤ Cl. BRULÉ : mais la décision est tout de même étatique ?!

Réponse sans ambiguïté de M. BAHOUGNE : l'OIN est bien d'origine locale. La décision s'est prise ici, le Ministère des Finances n'en voulait pas. Les services du ministère avaient gardé en tête le mauvais exemple d'Euroméditerranée. S'ajoute à cela la mauvaise réputation dont souffre le département. "Ici on est chez les riches, qu'ils se débrouillent entre eux, ils n'ont pas besoin de nous". Si M. Estrosi n'avait pas été ministre, elle n'aurait jamais vu le jour (tout s'est fait à Matignon par Estrosi avec l'actuel Directeur Général de RFF). De plus, l'État n'en veut toujours pas, tout du moins sa partie Équipement - ce qui a succédé au SGGOU (Secrétariat général aux grandes opérations urbaines).

² structure de lobbying

Digression de M. Bahougne sur la lettre de mission que lui a adressée M. Borloo, décrivant dans 3 longues pages la volonté de protection de l'environnement. en portant sur les objectifs suivants : développement durable, participation, information, formation, environnement... et, en réponse à Cl. Brulé, la direction de tutelle serait la DHUP³.

➤ Question de Cl. BRULÉ à propos du financement "Quels moyens font vivre l'OIN ?"

"L'État finance le fonctionnement de l'EPA à hauteur de 50 p.100. On n'est pas encore dans la partie investissement". Mais pour M. BAHOUGNE, il n'y a pas de doute à avoir sur le fait que l'État participera financièrement aux projets à venir.

Une clause aurait été insérée « à la demande expresse de M. Bahougne⁴ », celle permettant à l'EPA de prendre des participations dans les sociétés qui concourent aux projets. Volonté de faire de celui-ci un acteur économique offensif (sic !). L'idée serait de créer une société pour un projet où l'EPA ferait un apport, non pas en cash (il n'en a pas), mais avec du foncier (qui ici est cher, voire très cher) ; ce qui lui permettrait de toucher des dividendes à hauteur de ses apports. "L'EPA n'entre pas avec du Cash, mais avec des m² ! Il touchera des dividendes sur la gestion du capital au profit de projets des collectivités ! Le contribuable s'en portera mieux !"

Sur cette question, Bercy aurait été plus que sceptique : "Sauras-tu gérer le risque ? demandait-il", sa crainte étant le risque économique.

Aujourd'hui, nouveau mode de relation entre Etat et collectivités territoriales. Le passage du contrat de plan au contrat de projet n'est pas neutre.

A l'époque M. Peyrat⁵ souhaitait déterminer la part des financements publics et privés pour déterminer la façon dont allait se positionner l'EPA. Aujourd'hui, il existe une clause qui détermine l'autonomie financière : alléger la charge publique, là est tout l'intérêt en s'associant avec du privé.

Une discussion a été engagée avec l'État autour d'un contrat de développement de la Plaine du Var permettant d'identifier la participation attendue de chacun des partenaires.

➤ Cl. BRULÉ : Risque d'une large prise en compte du PPP (Partenariat Public Privé) ...

➤ M. BAHOUGNE : Oui, et sous toutes ses formes.

La question est de savoir si l'on est dans le public ou le privé. A partir du moment où l'établissement gagne de l'argent, il ne le garde pas pour lui, il peut l'utiliser pour un équipement public... le contribuable s'en portera mieux.

Il y a donc une vraie réflexion à engager sur le portage de projets économiques par l'EPA. « Même si on peut parler de risque, dans ce cas là il faut agir ! ».

➤ Cl. BRULÉ : Se réfère à ce qu'il avait dit à l'époque, à savoir qu'y a-t-il dans l'OIN ? Il s'agit d'une vraie interrogation du GIR Maralpin. Au travers du fatras réglementaire, on a du mal à y voir clair : les Plans locaux d'urbanisme (PLU) sont élaborés... alors que les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) ne le sont pas. Cl. Brulé aborde ce sujet car il est toujours inquiet de voir se lancer des procédures d'élaboration de documents, alors que leur document fédérateur (le SCOT) n'est pas sorti... Il s'interroge quant à la prise en compte de l'OIN dans le SCOT...

➤ M. BAHOUGNE : Quant à l'articulation des documents entre eux, on est systématiquement "dans la problématique de la poule et l'œuf", dit-il, c'est-à-dire qu'il serait bon de mettre de l'ordre dans ces documents. Néanmoins, il s'avère que c'est impossible, car nous nous trouvons dans un système décentralisé et le mode de vie local ne s'accommode pas du mode de vie national.

³ Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

⁴ cela mérite d'être vérifié

⁵ Jacques Peyrat, maire de Nice de 1995 à 2008 et président de la Communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur de 2002 à 2008

Il revient sur le degré de faculté d'évolution du PLU et affirme qu'un PLU n'est pas figé et gagne à être évolutif.

Le projet doit s'inscrire dans la DTA ; dans le dit document, le positionnement des terres agricoles est plus ou moins figé par une carte, or cette carte pose problème dans le sens où elle ne semble pas se référer au parcellaire et à la réalité des terrains. Pour lui, il importe d'utiliser intelligemment ces documents. Cette DTA contient une partie rédigée qui pose intelligemment les contraintes, mais sa partie images non ! Elle a le « défaut de ses vertus » !

M. Bahougne souhaite donc que l'on s'adapte au mieux au parcellaire.

Le SCOT est un document intermédiaire, le document opérationnel est le PLU, et c'est lui qui pourra rendre possible un certain nombre de projets.

Second problème : le processus d'évolution de la DTA n'a pas été prévu et est extrêmement complexe (parallélisme des formes et des procédures).

Pour être clair : ce n'est pas l'État qui fixe le PLU dans le périmètre de l'OIN.

La DTA est simplement prise en compte lors de son élaboration, mais les communes restent pleinement responsables de leur PLU, à l'élaboration duquel l'EPA participe en tant que personne publique associée (donc rend un avis à ce titre sur le document).

En tout état de cause, aujourd'hui :

l'EPA a engagé une étude de définition confiée à 3 cabinets, dont l'un hollandais, chargés d'élaborer un schéma général d'aménagement. Ces cabinets ont été choisis très différents les uns des autres, de sorte d'avoir *in fine* diverses approches avec des entrées différentes. Trois approches différentes, trois cultures différentes. Une de ces trois sera choisie afin de positionner l'OIN au travers d'un plan guide ; celle qui sera retenue pourra être enrichie par ce qui avait été avancé par les deux autres.

Quoi qu'il en soit, les premières conclusions rendues sont surprenantes car elles font apparaître de grandes similitudes...

L'achèvement de cette étude est prévu pour le 3^{ème} trimestre, elle servira à l'établissement d'un schéma général. Ces réflexions ont été soumises à quelques contraintes, c'est-à-dire que des décisions avaient déjà été prises sur lesquelles on ne voulait pas revenir : il s'agit des grands projets tels que le déplacement du MIN, le projet du Grand Stade, le pôle multimodal ("ce sont les trois points durs" auquel s'ajoute un quatrième, celui des transports), et seules des propositions ou des appréciations peuvent être acceptées pour ces projets).

Le PLU de Nice semble d'ailleurs prendre en compte ces projets...

Vive réaction de Cl. BRULÉ : le PLU n'est pas évolutif et a justement été créé par le législateur pour éviter les révisions à répétition (qui étaient le principal souci du POS), et ce type de document est amené à prendre en compte des objectifs qui ne sont pas définis (comme la LGV).

- Il espère que ce PLU de Nice sortira grandi de ce non-respect pyramidal.
- Il ne voit pas comment un PLU pourrait être amené à prendre toutes les précautions d'usage pour la réalisation des projets... Si le SCOT a été « inventé » par le législateur, c'est qu'il existe des raisons tout de même...

-

➤ M. BAHOUGNE, souhaite préciser son propos en affirmant que le PLU n'est en effet pas là pour être révisé "tous les 4 matins" (sic), mais que c'est tout de même le document d'urbanisme pouvant évoluer le plus facilement. Ce n'est d'ailleurs pas non plus tous les jours que l'on réalise une opération comme l'OIN ! »

Or le quotidien doit être pris en compte... Là, il y avait urgence et le PLU permet d'anticiper un peu sur l'avenir. Il n'en demeure pas moins que, quand le projet s'affinera, il justifiera une révision du PLU. Il s'agira d'un projet d'intérêt général [non pas en terme de *Projet d'intérêt général* (PIG) à proprement parler], c'est-à-dire d'un projet qui a été bâti en tenant compte des documents de niveau supérieur.

➤ Digression de M. Bahougne qui invoque l'exemple de St Laurent du Var dont il critique le maire en affirmant que c'est la seule commune où il y a un vrai problème. L'absence de PLU sur cette

commune empêche toute réalisation de nouveaux projets, y compris ceux que le maire a en tête. Ainsi, CAP 3000, "qui est un beau projet"⁶, est au point mort. C'est en cela qu'il faut « concilier l'inconciliable », « il faut qu'un PLU envisage les évolutions, il s'agit d'un organe vivant ».

➤ CL. BRULÉ : « qu'il soit vivant sur le périmètre de l'OIN, on le comprend, mais pas sur tout le territoire... ! »

➤ M. BAHOUGNE rétorque qu'il ne se préoccupe que de « sa partie ».

➤ CL. BRULÉ : Les projets respectent-ils tous les schémas, plans de prévention des risques par rapport à la présence du Var ? Il existe un Plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRI)⁷ qui évoque « les possibilités de renforcement des protections », donc des travaux, donc des récupérations de m². Comment l'OIN intervient-il en la matière en regard du fleuve et des risques lui étant associés ?

➤ M. BAHOUGNE : A ce titre, il existe des compétences institutionnelles (le Préfet). L'EPA n'a aucune compétence en la matière, il s'agit de la compétence de l'État.

L'EPA ne peut que participer à la réflexion, mais son directeur a insisté pour que la sécurisation par des ouvrages se fasse très vite. Le PPRI était déjà lancé quand il est arrivé (en tant que préfet). Il a appuyé la démarche du PAPI (Programme d'actions de prévention des inondations)⁸ pour qu'il soit adopté au plus vite. Car, sans sécurisation de la plaine, il était inenvisageable de lancer quelque opération de réaménagement ou de revalorisation que ce soit. Ce document a été signé, les travaux sont en cours. Il s'agit d'un travail État - Collectivités.

Il précise qu'il ne détient pas de copie dudit document mais estime qu'il est possible de se le procurer en s'adressant à l'Équipement.

La maîtrise d'ouvrage appartient au Conseil Général et à Nice Côte d'Azur (NCA).

M. Bahougne souhaite que soit élaboré un PAPI II, afin de compléter le premier qui recèle quelques lacunes dans le secteur Nord et les vallons.

Le Conseil général est chez lui : il y a eu transfert de domanialité, car la Région, qui était attributaire du domaine fluvial, s'est désistée, tandis que l'État garde la compétence en matière de police de l'eau. C'est le Conseil général qui met le plus d'argent dans ces travaux. L'entretien étant à sa charge, le département cumule les inconvénients puisqu'il ne peut rien faire sans l'accord du détenteur de la police de l'eau.

➤ CL. BRULÉ : « et tout cela s'est fait en catimini... ! »

➤ M. BAHOUGNE précise qu'il a été en retrait vis-à-vis de ces démarches, et réitère que cela s'est fait entre l'État et les collectivités.

Quant à la valorisation du foncier, il s'agit d'une opération répondant à des besoins d'accueil des entreprises. Il faut alors organiser cette plaine pour pouvoir redonner un souffle économique. Aujourd'hui, une identification porte sur 450 ha, tandis qu'un Droit de préemption s'exerce désormais sur 3000 ha (depuis mois de juillet dernier) avec la pré-ZAD.

Le préfet délègue à l'EPA. L'EPF⁹ est l'opérateur foncier de l'EPA., les Safer¹⁰ travaillent également avec ce dernier.

⁶ Le "beau projet" dont M. Bahougne ne dit mot est présenté par le Nice Matin du lendemain, Vendredi 30 avril 2010, en page 7, sous le titre "Cap 3000 vendu la semaine prochaine ?", où l'on apprend "qu'un gros projet d'extension vers le bord de mer est dans les cartons et pourrait voir le jour dès la levée du risque d'inondabilité" (sic) ; information avérée par le Nice Matin du 8 mai 2010 en pages 2 & 3 sous le titre "Cap 3000 a été vendu 450 millions d'euros à Altarea" en confirmant l'extension vers la mer... "dans la ligne d'Éco-Vallée (sic)"

⁷ Les plans de prévention des risques naturels prévisibles ont fait l'objet du décret n°95-1089 du 5 octobre 1995 (NOR ENVP 95 300 58D)

⁸ mis en œuvre par la circulaire du 19 janvier 2005

⁹ Établissement public foncier

¹⁰ Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural

➤ P. DESRIAUX : Souhaite aborder la question environnementale : lit du Var / espace Natura 2000 / zones arrêtées de biotope / ZNIEFF¹¹ / Corridors trame verte et bleue... Se questionne sur la relation entre le milieu naturel et l'aménagement d'un fleuve... Pourquoi n'envisage-t-on pas un travail plus large concernant les trames vertes et bleues ?

➤ Réponse de M. BAHOUGNE : des parcs naturels départementaux ont été créés par le Conseil général ; de plus, tous les périmètres de protection continuent de s'appliquer. Volonté d'appliquer les espaces naturels sensibles (sic).

Étude spécifique pour les ENS¹², les identifier, assurer leur protection, etc.

Étude également sur «l'écologie industrielle» qui vise à une valorisation croisée des déchets des entreprises.

La LPO¹³ fait partie des prestataires de service, dans un groupement avec une société de conseil pilote.

➤ M. BAHOUGNE : Au niveau du département, à son sens, les choses bougent. Exemple : les parcs naturels départementaux, l'émergence d'un parc régional des *Préalpes d'Azur* qui vient amplifier cette trame...

L'OIN ne crée pas une extraterritorialité... donc les périmètres de protection continuent à agir ; ainsi, le lit du Var est un espace Natura 2000.

Ces principes de préservation d'espaces naturels sensibles sont appliqués. Il ne s'agit pas de créer des "conservatoires de la nature" : la nature est en mouvement. Ainsi M. Bahougne conçoit les espaces naturels "dans une perspective dynamique" (sic), ainsi l'espace protégé peut se "dénaturer" de lui-même et se régénérer (exemple de l'orchidée du Bec de l'Estéron qui en disparaîtrait pour migrer ailleurs).

Démarche renforcée : étude sur le référentiel environnemental sur la Plaine du Var, étude spécifique à la préservation des espaces naturels sensibles, avec le souci de favoriser la diversité écologique, de favoriser les liens écologiques et de développer l'écologie industrielle (il s'agit de la valorisation croisée des déchets des différents types d'entreprise dans un souci de moindre pollution).

Donc il existe un réel dispositif pour assurer cette préservation.

➤ J. MOLINARI : souhaite en savoir plus concernant la manière dont les travaux de l'OIN s'emboîtent dans ceux du SYMENCA¹⁴...

➤ M. BAHOUGNE : au titre de sa qualité de personne publique associée, l'EPA participe aux travaux du SYMENCA. D'ailleurs l'EPA s'investit particulièrement au niveau du travail des paysages en vue de la requalification voulue sur ce territoire : on souhaite concevoir un nouveau paysage.

➤ Question de J. MOLINARI sur la LGV au sujet de laquelle il rappelle la position du GIR Maralpin : prolonger la ligne jusqu'à Nice-Thiers pour ne pas entraver l'accès à Nice-Centre et Est ainsi qu'à l'Italie, dans la perspective de l'arc méditerranéen ferroviaire, accès verrouillés par le récent aménagement des deux voies rapides de part et d'autre de la tranchée ferroviaire de St Philippe.

Par ailleurs, la ligne nouvelle doit se concevoir comme un renforcement de l'ossature existante, afin de répondre, par le biais d'un réseau maillé sécurisé, aux besoins de la desserte des métropoles. Sur ce sujet, les positions pionnières du GIR ont recueilli le soutien du médiateur de la République et ont été retenues par le maître d'ouvrage. Elles doivent donc être prises en compte par toutes les collectivités.

Sa surprise est grande de ne pas voir ces collectivités locales se soucier de la mise en œuvre d'un projet, dont M. Bahougne devrait être le facilitateur privilégié et à la préparation duquel il pourrait associer le GIR.

¹¹ Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

¹² Espaces naturels sensibles

¹³ Ligue protectrice des oiseaux

¹⁴ Syndicat mixte d'études et de suivi du SCOT de l'Agglomération Nice Côte d'Azur

On fait certes grand cas de la gare multimodale, mais toutes les gares devraient l'être ! Il faut plaider aussi pour la reconstruction des villes autour de leur centre, sinon de leurs gares [cf. le Rapport Keller]. Peut-on concevoir la gare intermodale de St Augustin sans l'associer à celle de Nice Thiers et sans verrouiller la liaison avec l'Italie ?

Comment concevoir et réaliser cette gare de St Augustin ? En assurer l'optimisation ? Cela n'apparaît nulle part dans les documents d'urbanisme ! Ce pays doit-il rester à l'écart de tout ce qui se réalise ailleurs en la matière, et ce, souvent de manière grandiose ?

➤ M. BAHOUGNE : Précise qu'il s'agit d'un sujet qu'il maîtrise peu, et que, sur la question de la LGV, son Établissement est très en retard sur la réflexion.

La connexion avec l'Italie est certes d'intérêt majeur ; elle est demandée par les élus, notamment par Christian Estrosi qui, non seulement, l'exige, mais demande même de commencer par elle. M. Bahougne a d'ailleurs relayé cette idée. La position de l'EPA est que la ligne Nice-Cuneo devrait être "retravaillée", notamment pour la question du FRET qui pourrait emprunter l'itinéraire Nice-Cuneo-Turin-Lyon.

La gare multimodale de St Augustin ne peut pas être réfléchie uniquement en tant que gare niçoise. Il s'agit d'une zone d'entrée de la métropole, d'une zone qui se distingue du territoire niçois, et l'aéroport donne toute sa dimension à cela. Il s'agira d'un quartier multimodal où se croiseront les TGV, les TER ainsi que deux lignes de tramway.

Relativement aux Chemins de Fer de Provence, pour M. Bahougne, la question à se poser n'est plus d'ordre touristique mais urbanistique. La ligne doit, à son sens, rester en rive gauche et non pas se déporter en rive droite (comme évoqué dans la DTA) : son passage en rive droite priverait de transport les habitants des communes de ce secteur du moyen pays, le tramway devant, lui, assurer la desserte de la zone de Carros, en rive droite.

La ligne doit être électrifiée sur son parcours périurbain et mise en correspondance avec le tramway à Lingostière, qui serait une gare multimodale secondaire.

➤ J. MOLINARI indique que le GIR a beaucoup travaillé et travaille toujours sur ces questions.

➤ CL. BRULÉ : le PLU va-t-il les prendre en compte ?

➤ M. BAHOUGNE : Le PLU fait ce qu'il faut concernant la LGV (mais M. Bahougne reconnaît devoir "sortir son joker" sur cette question... ne la maîtrisant pas parfaitement...).

➤ J. MOLINARI : Souhaiterait qu'une vision transversale soit portée au niveau de la logistique et du Fret.

Et, à ce propos, que faites-vous du MIN¹⁵ ?

➤ M. BAHOUGNE : revient auparavant sur le transport des voyageurs pour évoquer la question d'un dispositif de connexion avec le tramway à l'aéroport, pôle globalement multimodal qui représente 10 millions de passagers par an. Quant au FRET, il faut distinguer le Fret en transit, le Fret lourd et le Fret dit de logistique urbaine.

Concernant le fret en transit, son souhait est de le proscrire en le détournant sur le cabotage maritime. Il est impératif d'alléger le poids du transit sur cet espace. Quant à l'approvisionnement de la métropole, il ne doit pas uniquement se faire en son centre. Le MIN n'est plus ce pour quoi il avait été conçu. Sa fonction ferroviaire a disparu. Les volumes traités ne sont plus en rapport avec ce pour quoi il avait été créé : il est devenu un marché de gros et de demi-gros au profit des acteurs locaux.

➤ J. MOLINARI : Un substitut du pôle logistique doit pourtant être prévu quelque part !

➤ M. BAHOUGNE : Sur le MIN : il y a besoin d'une nouvelle plateforme agroalimentaire¹⁶. Sur la question de la logistique : nous ne pouvons pas avoir un grand pôle logistique comme on peut en voir

¹⁵ Marché d'Intérêt National

ailleurs (cela devrait être fait à Draguignan ou Vintimille qui sont plus à même d'accueillir ce type de structures). Aujourd'hui, il y a des besoins en logistique urbaine ; c'est cette logistique qui doit être développée ; elle se traite en partie par les services demandés par le commerce en général ; la question de l'utilisation à cette fin du tramway doit se poser à ce titre.

M. Bahougne cite au passage un exemple, convaincant selon lui, de logistique... fripière, celui d'un entrepôt de Carros gérant les opérations de mouvements de stocks de détaillants de confection niçois dont ce pourrait être une utilisation du tramway.

Problème de logistique avec Monaco. Il faut identifier une ou deux bases logistiques... La Plaine ne sait pas le faire pour le moment¹⁷.

➤ J. MOLINARI : Il faut y penser !

➤ M. BAHOUGNE : Ne dit pas qu'il n'y pense pas.

➤ J. MOLINARI : Concernant les "marges Sud" de l'OIN (port de St Laurent et Cap 3000)

Port de St Laurent : M. Bahougne exprime sa volonté que celui-ci reste un port de plaisance. Ce port n'a pas la structure pour être autre chose¹⁸. Si on en fait une tête de ligne de croisières, il faut une logistique monumentale et une place que l'on n'a pas¹⁹. Il pense que le projet doit faire l'objet d'un débat public.

CAP 3000, estimation (effectuée par qui ?) selon laquelle il faudrait plus de 1 milliard d'euros pour le déplacer. C'est lui qui a financé et qui entretient la digue qui le protège.

NdR. *Il ya lieu de regretter ici de n'avoir pas également soulevé la question du projet émergeant de destruction/reconstruction du Centre administratif départemental des Alpes-Maritimes (CADAM)²⁰*

➤ M. BAHOUGNE, donne également réponse aux autres questions posées

Sur les maîtrises d'ouvrage

L'EPA aura maîtrise d'ouvrage sur

- Gare intermodale (maîtrise principale)
- Nice Méridien
- MIN

Sur la composition du CA (en cours de refonte suite aux dernières élections régionales) 26 membres, dont 8 représentants de l'État et, entre autres, 3 EPCI (Pt. CCINCA, Pt. Unice, Pt. Sophia Antipolis)

¹⁶ Peu de jours auparavant, Nice Matin du samedi 24 avril en page 10 annonçait "*Le MIN sera géré par la communauté urbaine. C'est un vrai coup de théâtre*" en indiquant que "*comme on le sait (sic), ce MIN doit déménager sur l'autre rive du Var d'ici à 2015*", tandis que Le Patriote du 30.04 au 06.05.2010, page 4, se questionnait sur les motifs de cette remunicipalisation

¹⁷ Il est étrange que le Parc d'activités logistiques (PAL) de St. Isidore ne soit même pas cité ; ne ferait-il déjà plus face aux besoins logistiques de la Principauté ?

¹⁸ Dans sa décision 2008/19/SLV/5 relative au débat public sur le projet d'extension du port de plaisance de St Laurent-du-Var, la Commission nationale du débat public donne acte du transfert de compétences de la Commune à la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur et demande à cette dernière de bien vouloir délibérer sur le projet

¹⁹ La référence citée en note infra-paginale (6) laisse pourtant entendre que la place ne ferait pas défaut à Cap 3000, à proximité immédiate de ce port

²⁰ Le 9 avril, Nice Matin y consacre ses pages 2 & 3 sous le titre "*À Nice, va-t-on démolir et reconstruire le CADAM*"

En conclusion de ces longs échanges de vues auxquels il s'est volontiers prêté sans réticences, M. BAHOUGNE a spontanément déclaré que " *Une grande partie des idées proposées par le GIR ont dû être reprises, percolent et font leur chemin*".

Propos auxquels J. MOLINARI fait écho en faisant part de son souhait de voir le GIR invité aux réunions organisées par l'EPA sur les grands sujets d'aménagements, et, notamment, d'y dialoguer avec des techniciens.

➤ M. BAHOUGNE : C'est une idée qu'il va envisager. Un échange pourrait être intéressant avec les Bureaux d'Etude engagés sur les travaux lancés par l'EPA, les réflexions pourraient être enrichies... Son souhait serait d'organiser d'ici la fin de l'année des séances de travail avec différents interlocuteurs, il s'agirait de rencontres thématiques.

