

N° 948

Le 14 juin 2016

RAPPORT SUR LE PROJET DE LOI N°948
PRONONCANT LA DESAFFECTATION DE PARCELLES ET
DE VOLUMES SUR UNE NOUVELLE ZONE A REALISER AU
DROIT DE L'ANSE DU PORTIER

(Rapporteur au nom de la Commission des Finances et de l'Economie Nationale : Marc Burini)

Le projet de loi n° 948 prononçant la désaffectation de parcelles et de volumes sur une nouvelle zone à réaliser au droit de l'anse du Portier a été transmis au Conseil National le 10 mai 2016. Déposé en Séance Publique et renvoyé devant la Commission des Finances et de l'Economie Nationale ce jour, son examen est d'ores et déjà achevé. Il est donc soumis au vote des élus ce soir.

Au cours des siècles innombrables, la plupart des expansions territoriales des Etats prirent la forme de conquêtes, d'annexions, de colonisations... le plus souvent elles se firent par la force et dans la douleur.

En revanche, le projet de loi que nous allons examiner ce soir propose une croissance territoriale de six hectares sur le domaine maritime et à l'intérieur de nos frontières de façon pacifique. Monaco avait déjà réalisé une extension de son territoire à Fontvieille il y a cinquante ans.

Eu égard à l'importance de ce projet de loi n°948, votre rapporteur pense indispensable de procéder à un rappel de la genèse de l'opération.

Depuis de nombreuses années nous avons conscience que notre développement et notre modèle économique sont contraints par l'exigüité de notre territoire. Depuis de nombreuses années des réflexions sont conduites en ce sens. Le programme dont dépendra le vote de la loi n°948, prend naissance il y a plus de trois ans...

En effet, le 3 mai 2013, le Gouvernement publiait un appel à concurrence concernant la conception, la réalisation et la commercialisation d'une extension en mer du territoire monégasque.

L'objet de cet appel était précisément le suivant:

-la conception et la construction sur une parcelle du sol sous-marin appartenant à l'Etat d'une infrastructure maritime permettant de disposer d'une surface de terrain exondé d'environ 60 000 m² ;

-la réalisation sur celle-ci d'aménagements enterrés ainsi que d'ouvrages en superstructure dont une partie sera remise à l'Etat et l'autre partie sera commercialisée par le candidat. La construction des surfaces vendables - hors espaces extérieurs tels que loggias, terrasses, balcons, jardins privés-, devaient représenter environ 60 000 m², pour des hauteurs comprises entre 6 et 10 niveaux.

Le coût des infrastructures pour la réalisation de l'extension était estimé à environ un milliard d'euros.

Le projet devait prêter une attention particulière à l'insertion dans l'environnement et en particulier au respect du milieu marin (réserve marine du Larvotto, tombant des Spélugues, ...), du voisinage, des sites et paysages, ainsi qu'à la gestion durable de l'énergie et des déchets.

Une étude d'impact complète sur l'ensemble des phases devait être réalisée par les candidats et constituait une composante essentielle de la réflexion sur la conception du projet.

Le 14 janvier 2014, aux termes de l'examen des différentes candidatures et d'un classement, le Gouvernement annonçait que le Groupement de l'Anse du Portier composé de la société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS et de la société LE PORTIER HOLDING SCA était sélectionné pour une entrée en négociation dite « exclusive » de 18 mois maximum. Pendant cette phase de négociation, le groupement devait procéder à l'établissement d'une offre globale pour l'ensemble des aspects techniques, financiers et juridiques du projet.

Votre rapporteur tient d'emblée à souligner, afin d'éviter toute ambiguïté et pour la clarté des débats, que le projet qui nous occupe ce soir, ne saurait être mis en parallèle avec l'opération de la zone de Fontvieille. Outre les vingt hectares pris sur la mer (contre les six hectares qui nous occupent ce soir), Fontvieille fut une extension territoriale véritable dans le sens où elle permit l'édification à la fois d'immeubles privés et d'habitations domaniales, la création d'équipements publics (stade, école, caserne de pompiers...), de zones commerciales et industrielles. Bref un territoire permettant un développement économique et sociologique du Pays.

Même si le nouveau quartier, nous le verrons, prévoit un certain nombre d'aménagements dits « publics », il s'agit essentiellement d'une opération devant permettre la réalisation d'immeubles privés de grand standing destinés principalement à la vente. C'est pourquoi toute l'opération repose sur la viabilité économique, juridique et financière d'un projet strictement privé. Pour le dire autrement, les critères et les contraintes induits par l'équilibre économique du projet - à l'intérieur certes, d'un cahier des charges -, ont défini les contours de ce nouveau territoire.

Le Conseil National avait demandé à être associé à la réflexion tout au long de cette phase de négociation de 18 mois.

Suite à cette requête, le Gouvernement acceptait en juillet 2014 la constitution d'un groupe de travail restreint. Ainsi, deux représentants du Conseil National furent désignés à l'unanimité, lors d'une Commission Plénière d'Etudes tenue le 9 septembre 2014.

Ce groupe de travail mixte s'est réuni, seul avec le Gouvernement, à trois reprises : le 13 octobre 2014, le 20 janvier 2015 et le 25 mars 2015. Un point sur l'avancement des réflexions fut donné à l'ensemble des élus lors d'une réunion interne le 15 juillet 2015.

Une Commission Plénière d'Etudes avec le Gouvernement s'est tenue le 21 juillet 2015 soit 9 jours seulement avant la signature par le Ministre d'Etat d'un traité de concession. C'est à cette occasion que la majorité des élus prirent connaissance du projet urbanistique définitif finalisé à 99%. Ils découvraient par ailleurs que le vote de la loi de désaffectation par le Conseil National figurait au titre de condition suspensive dans le traité.

En effet, à l'issue de la période de négociation exclusive, le 30 juillet 2015, le Ministre d'Etat signait un traité de concession avec le groupement, lequel comportait deux conditions suspensives à son démarrage. D'une part, la publication d'une Ordonnance Souveraine modificative de l'Ordonnance n°4.482 portant délimitation et règlement d'urbanisme du secteur des quartiers ordonnancés. D'autre part, la promulgation d'une loi de désaffectation des dépendances du domaine public situées dans l'emprise de l'infrastructure.

Le traité fixait en outre un délai de 12 mois pour la levée de ces deux conditions, imposant ainsi un délai d'examen par la Haute Assemblée, alors même que le projet de loi n'était pas encore déposé.

Si on peut aisément comprendre que les opérateurs privés qui prennent le risque de réaliser une opération d'une telle envergure, souhaitent minimiser les aléas susceptibles de retarder l'opération, la méthode employée par le Gouvernement qui a consisté à faire figurer le vote d'une loi par le Conseil National dans ce document contractuel n'a pas manqué de susciter la désapprobation des élus.

En effet, la Constitution précise dans son article 62 que le Conseil National – co-législateur avec le Prince et non avec le Gouvernement - arrête son ordre du jour. Ainsi, sauf convocation d'une session extraordinaire par le Souverain - la Haute Assemblée est maître de son calendrier législatif.

Nous voyons bien ce soir que l'aboutissement du projet dépend bien du vote de la loi, laquelle permettra de distribuer des droits de propriété au maître d'ouvrage, l'autorisant ainsi à commercialiser les surfaces et volumes non rétrocédés à l'Etat.

Nous voyons bien ce soir l'importance des lois de désaffectation et le levier de maîtrise territorial essentiel qu'il constitue pour notre Assemblée.

Nous voyons bien ce soir que les élus ont choisi d'examiner ce texte avant la fin de la session législative en toute responsabilité et quelle que soit l'issue du vote.

Au vu de l'importance et de la complexité du projet, le Conseil National demanda et obtint en août 2015 de la part du Gouvernement, la communication du traité dans son intégralité avec la totalité de ses annexes. Votre rapporteur tient à souligner qu'il est exceptionnel que le Conseil National prenne connaissance des conditions contractuelles encadrant la destination des biens désaffectés avant le vote d'une loi de désaffectation, et ce à un tel niveau de détails : 150 pages pour le traité de concession et ses 12 000 pages d'annexe.

En général, lors de l'examen des lois de désaffectation, le Conseil National ne dispose que de la description de l'opération et du cahier des charges s'il y a eu un concours mais ne connaît jamais, ni en amont du vote de la loi, ni après le vote, l'ensemble des conditions contractuelles de réalisation des opérations.

Le 16 septembre 2015, le Conseil National recevait le projet de loi n°941 prononçant la désaffectation de parcelles et de volumes sur une nouvelle zone à réaliser au droit de l'anse du portier. Ce texte était déposé en séance publique le 1^{er} octobre 2015 et renvoyé pour examen devant la Commission des Finances et de l'Economie Nationale.

La Haute Assemblée a sans tarder mandaté conseils juridiques et urbaniste afin de l'assister dans l'examen de ce projet complexe.

A ce titre, un certain nombre de questions d'ordre juridique fut soulevées par rapport au projet de loi initialement déposé par le Gouvernement.

Deux rencontres furent organisées les 5 février et 14 mars 2016 entre des représentants du Gouvernement et des élus, chacune des parties, assistée de ses conseils juridiques. Suite à ces échanges, il fut décidé d'un commun accord que le projet de loi n° 941 et son exposé des motifs devaient être améliorés afin de garantir la meilleure sécurité juridique possible pour cette loi de désaffectation encadrant l'opération.

Le Gouvernement a tenu compte des observations de la Haute Assemblée et a donc retiré le texte initial pour déposer un texte modifié reçu le 10 mai 2016 : le projet de loi n° 948 qui sera discuté aujourd'hui en séance publique.

Votre rapporteur tient à préciser que le projet de loi que nous examinons ce soir revêt un caractère singulier par rapport aux désaffectations du domaine public habituellement étudiées par le Conseil National.

Contrairement à toutes les désaffectations du domaine public, il s'agit pour les élus de se prononcer en faveur ou en défaveur de la désaffectation de terrains et de volumes qui n'existent pas encore puisque l'infrastructure maritime, supportant l'ensemble des équipements publics et privés ne sera achevée que dans 4 ans, donc au plus tôt en 2020.

Ce nouveau projet de loi déposé il y a moins de deux mois ne comporte – comme le précédent - que trois articles.

L'article 1 identifie la structure maritime de l'Anse du Portier - ainsi que son sous-sol et l'air - comme un élément du domaine public, consacrant ainsi formellement le statut juridique et la domanialité publique de l'extension future et donc de l'infrastructure maritime à venir.

L'article 2 identifie les parcelles et volumes faisant l'objet de la désaffectation, je dirais de façon classique, en faisant passer les parcelles du domaine public de l'Etat (consacré par l'article 1) au domaine privé de l'Etat : condition *sine qua non* à la cession immobilière envisagée par l'Etat au maître d'ouvrage.

L'article 3 traite à la fois des espaces désaffectés cédés (c'est-à-dire les plans intitulés « urbanisation en mer -- cessions projetées ») et des espaces non cédés. A cet égard, Monsieur le Ministre d'Etat, la représentation nationale souhaite ce soir avoir l'assurance – afin de lever toute incertitude et de ne pas avoir le sentiment de donner un blanc-seing sur l'avenir – que si les cessions de volumes devaient évoluer de façon significative et devaient sortir du plan de désaffectation envisagé, une nouvelle loi serait déposée et soumise au vote de l'Assemblée. Je vous demande donc, Monsieur le Ministre, de conforter les élus sur ce point en confirmant que le Gouvernement a la même lecture des articles 2 et 3 que la Commission des Finances et de l'Economie Nationale.

Parallèlement à l'examen juridique de ce projet de loi, la Commission, eu égard aux délais contraints d'examen, a souhaité poser des questions et procéder à l'étude des réponses lors de Commissions Plénières d'Etudes en présence du Gouvernement et de ses conseils.

Ainsi, la Commission a adressé l'ensemble de ses questions d'ordre technique et financier au Gouvernement le 3 février 2016, et en particulier celles relatives aux garanties et à l'équilibre économique du projet.

Le Gouvernement a répondu le 15 mars 2016 et trois Commissions Plénières d'Études se sont tenues les 16 et 31 mars 2016 ainsi que le 12 mai dernier. Celles-ci ont permis aux élus de débattre et d'examiner dans le détail les réponses et les principales dispositions du traité de concession pendant plus de dix heures.

Votre rapporteur ayant achevé cette longue – mais indispensable – introduction à la fois sur la genèse du projet et son étude, il souhaite à présent en venir aux conclusions de l'examen du projet par la Commission des Finances et de l'Économie.

Rappelons que, dans le cadre de toutes les désaffectations du domaine public, le Conseil National s'attache essentiellement à:

- la prise en compte de l'intérêt général,
- les risques éventuels encourus par l'Etat et la préservation des deniers publics,
- les conditions d'échange et/ou de valorisation équitables pour l'Etat.

C'est donc sous ce triple prisme que la Commission des Finances a examiné le détail de cette opération.

En ce qui concerne l'intérêt général du projet, nous estimons qu'il est propice au développement économique de notre pays. La Principauté n'a aujourd'hui pas d'autres choix que de remembrer des quartiers existants, ou de construire toujours plus en hauteur (avec tout le parti pris esthétique et sociétal que ce choix comporte) ou enfin, d'étendre son territoire. Le Gouvernement a choisi de s'étendre sur la mer, une nouvelle fois, avec un projet où il prend un risque limité et dont le financement est assuré par des opérateurs privés.

A l'issue de cette opération, l'Etat devrait tirer des recettes substantielles en matière de T.V.A. et offrir un nouveau cadre de vie à des résidents déjà présents ou futurs.

Les promoteurs et les investisseurs qui vont porter et réaliser cette extension prennent, quant à eux, les risques entrepreneuriaux afférents à ce type d'opération, tant en termes d'aléas techniques liés aux coûts de construction qu'en terme de commercialisation.

En effet, le maître d'œuvre va financer et réaliser les travaux de l'infrastructure maritime pour un coût estimé à près d'un milliard d'euros sans retombées financières pendant 4 ans.

Votre rapporteur tient à mettre en évidence que les promoteurs du projet font là un pari sur l'avenir et démontrent ainsi leur confiance dans le futur de la Principauté. Dans un monde contingent marqué d'incertitudes, cette ambitieuse opération doit être perçue comme un signe extrêmement positif pour notre Pays.

D'aucuns regretteront cependant qu'à la différence du quartier de Fontvieille qui prévoyait une grande mixité avec à la fois des équipements publics, des logements sociaux et des locaux industriels, cette extension constitue principalement un quartier résidentiel pour sa partie habitation. Nous avons rappelé en liminaire que les références antérieures étaient difficilement transposables à cette opération.

Ainsi, sur la totalité de l'infrastructure maritime, 28% reviennent au domaine public, composés principalement d'espaces verts et de surfaces techniques alors que 72% des surfaces construites sont destinées aux bâtiments et surfaces privés.

Le caractère résidentiel et essentiellement privé de ce projet traduit, comme votre rapporteur l'a déjà souligné dans les rapports de la Commission des Finances portant sur les budgets, que Monaco poursuit une stratégie de développement économique reposant principalement sur le secteur immobilier.

Cette fois, nous allons chercher notre matière première en mer et nous voyons bien là que l'extraction par extension devient de plus en plus onéreuse et qu'en tout état de cause, l'Etat n'en a plus les moyens.

A cet égard, votre rapporteur ne saurait que trop inciter le Gouvernement à gérer de façon optimale et à précieusement conserver les réserves foncières que l'Etat a encore en sa possession.

La Commission souhaite, à ce propos, insister comme elle le fait depuis des années, sur la nécessité absolue d'engager une réflexion sur la diversification de notre économie, de notre modèle de développement à moyen et long terme, et donc de nos recettes, afin de ne pas dépendre de manière prépondérante de la rente immobilière.

Nous ne pouvons plus faire l'économie de cette réflexion et les Conseillers Nationaux entendent activement y participer.

Pour en revenir à cette opération, les élus ont pu constater la qualité architecturale du projet et se félicitent que celui-ci porte la signature d'un architecte de très grand renom récompensé par de nombreuses distinctions internationales.

Cependant, la Commission s'interroge et se demande si ce nouveau quartier a réellement été conçu dans un cadre urbanistique global intégrant toutes les conséquences en matière urbaine. Cette vision systémique – à l'échelle nationale -, l'Assemblée la réclame depuis 2013.

Le dernier document prospectif en leur possession date de 2004, soit plus de dix ans...

La Haute Assemblée demande une nouvelle fois que le Gouvernement s'engage à diligenter ou à faire conduire une étude globale d'urbanisme de l'ensemble de la Principauté en incluant la vision économique et sociale indispensable au maintien et au développement de notre modèle.

Les élus sont inquiets et attirent l'attention du Gouvernement sur les problèmes de mobilité et les nuisances que ce chantier ne pourra qu'engendrer pendant plus de dix ans.

Une fois encore, nous avons le sentiment qu'une opération urbaine d'envergure est envisagée dans un quartier sans que les incidences en matière de flux, de circulation et d'accès aient été préalablement étudiées au regard de la qualité de vie que les résidents sont en droit d'attendre.

Votre rapporteur pense que nous devons nous donner les moyens pour que Monaco devienne une « smart city ». La technologie permet aujourd'hui de rassembler et de rendre disponible des données permettant de faire qu'une ville soit plus intelligente en termes de flux, de mobilité, d'urbanisme... Le recours à un réseau puissant d'infrastructures et de services numériques donne la possibilité d'optimiser les informations nécessaires à une meilleure qualité de vie et à un développement urbain plus durable et respectueux de l'environnement. Il faut mettre en route ce processus sans plus tarder.

Le deuxième point essentiel concerne les risques éventuels encourus par l'Etat et leurs incidences budgétaires présentes et à venir.

Bien évidemment le risque zéro n'existe pas dans ce type d'opération, d'autant qu'elle s'étalera sur une période de 10 ans. Néanmoins, des dispositions qui vont au-delà de la pratique ont été prévues dans le traité ainsi que des sanctions très lourdes.

Les risques financiers auxquels s'expose l'Etat sont de nature différente selon les phases de l'opération au cours desquelles il pourrait y avoir défaillance des opérateurs privés.

Lors de la phase une, la réalisation de l'infrastructure maritime, une garantie de bonne fin des travaux est prévue. Celle-ci s'élève à près de 12% du montant estimé des travaux, soit 98 millions d'euros ; la pratique habituelle étant de l'ordre de 5%.

Lors de la phase deux portant sur l'édification des ouvrages et aménagements publics, l'Etat dispose d'un droit de grever d'hypothèques un pourcentage de volumes ou parcelles privés correspondant à la totalité du montant estimé des travaux de cette phase.

S'agissant de la phase trois lors de laquelle seront construits les bâtiments privés, une garantie à première demande couvrant 10% du montant des travaux est prévue, ce qui correspond aux obligations réglementaires figurant à l'article 8 de l'Ordonnance Souveraine n°3.647 du 9 septembre 1966 concernant l'urbanisme, la construction et la voirie. Cette garantie de bonne fin est complétée par une pénalité de 4 millions d'euros au titre de tout manquement de l'opérateur dans le cadre de cette phase.

Dans la mesure où les phases 2 et 3 sont susceptibles d'altérer l'infrastructure maritime, la réception définitive de celle-ci et la levée des réserves par l'Etat ne sont prévues qu'à l'issue de l'ensemble des opérations.

L'Etat dispose d'une garantie à première demande distincte qui s'élève à 60 millions d'euros soit 5 % du montant des travaux des phases 2 et 3.

D'autres mécanismes de garantie figurent également dans le traité de concession.

En effet, le transfert de propriété de l'infrastructure des promoteurs à l'Etat se produit au fur et à mesure de la réalisation des travaux alors même que l'opérateur ne bénéficie d'aucune contrepartie. Cette approche permet à l'Etat, en cas de défaillance de l'opérateur, de poursuivre le projet grâce aux réalisations déjà construites.

Par ailleurs, l'Etat bénéficie contre versement d'une prime d'une garantie de pérennité de l'infrastructure de 30 ans alors que ce type d'ouvrage est habituellement garanti pour 10 ans.

En outre, rappelons que le traité prévoit certaines dispositions afin que les investisseurs demeurent stables pendant toute la réalisation du projet, ce qui est un élément rassurant pour le Conseil National.

En ce qui concerne les conditions d'échanges et de valorisation de cette désaffectation, votre rapporteur souhaite rappeler l'économie globale du projet.

L'opérateur réalise, à ses frais, l'infrastructure maritime dont l'Etat devient propriétaire au fur et à mesure de l'avancement de la dalle.

L'Etat reçoit la propriété de surfaces bâties ou non bâties considérées comme des surfaces publiques. Ces équipements publics, détaillés dans l'exposé des motifs de la loi, sont les suivants :

- une extension du Grimaldi Forum pour une surface de 9900 m² destinée à permettre l'accueil de nouveaux congrès ;
- un parking d'une capacité de 156 places pour véhicules et 24 emplacements pour les deux-roues ;
- un port de plaisance d'environ 30 anneaux ;
- un parc complanté de 6.500 m² sous forme de colline accessible au public ;
- plusieurs espaces publics dédiés à la promenade ; plus précisément une promenade en bord de mer tout au long du nouveau quartier créé de 560 mètres de long, un cheminement ombragé entre le Jardin japonais et l'extension du Grimaldi Forum de 340 mètres de long, plusieurs places publiques et quais pour une superficie de 7.769 m².

Il faut ajouter à ces surfaces, des équipements publics à vocation plus technique et fonctionnelle tels qu'un bassin d'orage, une virole d'accès au quartier, des galeries techniques et locaux pour les sociétés concessionnaires et la Direction de l'Aménagement Urbain ainsi que diverses voiries.

Bien que l'Etat ne finance pas cette opération directement en numéraire, il la finance bien indirectement en accordant des volumes à bâtir et en fournissant un environnement économique et politique favorable. En effet, en contrepartie de la réalisation de la dalle et des équipements publics précités dont il devient propriétaire, il cède les surfaces et volumes nécessaires à l'édification des structures privées. Eu égard, ces dernières années, au développement croissant de ce type d'opération « public-privé », la Haute Assemblée demande au Gouvernement de trouver un moyen afin de faire entrer ces biens au budget de l'Etat – s'agissant bien de dépenses publiques – afin de respecter l'orthodoxie budgétaire que les élus sont en droit d'attendre.

L'opérateur commercialise, quant à lui, les surfaces bâties non rétrocédées à l'Etat, et se rémunère avec le produit de cette vente.

Ces surfaces commercialisables représentent:

- environ 55 000 m² de surfaces vendables à usage d'habitation ;
- environ 3 500 m² de surfaces vendables à usage commercial ;
- deux niveaux de sous-sols.

A ce titre, le Conseil National a noté avec satisfaction qu'une obligation de vente est expressément prévue au traité; assurant contractuellement de substantielles recettes en matière de TVA immobilière estimée par le Gouvernement à 600 millions d'euros.

Le Gouvernement a indiqué à plusieurs reprises, je cite que « l'esprit des négociations avec l'opérateur a consisté à déterminer le bénéfice estimé par les opérateurs privés et à considérer qu'il devrait être partagé équitablement avec l'Etat ».

Ainsi, il a négocié tant des équipements publics dont la valeur est estimée à 300 millions d'euros T.T.C., qu'une somme forfaitaire de 400 millions d'euros.

Ce montant de 400 millions d'euros est mentionné de manière très précise dans le traité de concession et sera versé en 4 échéances ; la première étant prévue 9 mois après constat d'achèvement de la phase 1, soit dans environ 4 à 5 ans. Un mécanisme de garantie de paiement de cette soule est également prévu dans le traité.

Le Gouvernement a choisi – bien que certains élus eussent préféré un intéressement aux profits générés par le projet- l'assurance contractuelle d'encaisser cette somme de manière certaine afin d'éviter de subir les aléas inhérents à une commercialisation qui ne débutera que dans 4 ans.

S'agissant de l'impact de cette opération sur les deniers publics, dans la mesure où l'Etat sera propriétaire à terme de l'infrastructure maritime, il s'est doté d'une structure opérationnelle dénommée Cellule URBAMER qui a vocation à suivre l'ensemble du projet. Le Gouvernement s'est également adjoint les services d'experts techniques et juridiques dès la phase d'élaboration du projet.

Ainsi, plus de 6 millions et demi d'euros ont d'ores et déjà été consacrés aux études et le Gouvernement prévoit des crédits totalisant 17 millions d'euros supplémentaires pour la période 2016 à 2024.

Les élus se sont par ailleurs inquiétés de l'incidence future de l'entretien de l'infrastructure maritime et des équipements publics. Ils ont été étonnés par les estimations fournies qui vont de quelques centaines de milliers d'euros à 2 millions par an pour la dalle auxquels s'ajoutent 1,5 million d'euros par an pour les équipements et voiries. Une nouvelle fois, la Commission des Finances enjoint le Gouvernement à circonscrire la totalité des coûts de fonctionnement et d'entretien pour toutes les réalisations d'envergure.

Votre rapporteur ne saurait conclure sans apporter un bémol à ce projet urbanistique ne comprenant que des habitations privées: la population monégasque en est le grand absent.

Certes nous avons détaillé tout au long de notre rapport les retombées en termes de recettes futures pour le budget de l'Etat. Le Président de la Commission des Finances ne peut que s'en féliciter car ces recettes contribueront à la prospérité de tous.

Mais comme nous l'avons souligné en préambule, l'extension d'un territoire national n'est ni chose courante, ni anodine et doit de l'avis de la majorité des élus revêtir une dimension symbolique.

Nous savons que le nouveau quartier projeté abritera essentiellement une population allogène, laquelle sera accueillie de façon bienveillante et chaleureuse selon une tradition chère à Monaco.

Mais nous sommes un peuple méditerranéen et nous devons garder cette âme, cette identité, car un Pays ne saurait exister sans son peuple et une population ne saurait exister sans lieux d'échange, d'espaces de convivialité...

Si le Conseil National a conscience que le nouveau quartier ne prévoit pas en superstructure de bâtiments publics, il a la conviction que cette extension doit être également l'occasion de réaliser une opération emblématique et populaire. La population doit s'emparer de ce projet qui doit s'inscrire dans une cohérence urbanistique et architecturale. Ce projet doit s'harmoniser depuis le Yacht Club jusqu'au Méridien.

C'est pour cette raison que le Conseil National estime que doit absolument voir le jour une opération ambitieuse intégrant la plage du Larvotto, portée par l'architecte de l'urbanisation en mer.

Si nous ne profitons pas du projet qui est débattu ce soir pour concevoir une vraie station balnéaire, ce serait une occasion manquée tant pour les promoteurs (car le voisinage d'une plage digne de la Principauté ne pourra que valoriser leur projet), que pour la population. Une plage qui fasse que Monaco redevienne un pays de bord de mer et non pas seulement un pays au bord de la mer. En devenant un lieu convivial et animé, dans la tradition méditerranéenne, la restructuration de la plage du Larvotto serait le symbole que nous attendons et qui bénéficierait à l'ensemble de la population et des générations futures.

Nous vous demandons Monsieur le Ministre de nous donner l'assurance que ce programme urbanistique cohérent verra le jour et que les retombées économiques directes et indirectes de l'extension en mer permettront de financer rapidement les travaux du Larvotto.

Sous réserve des réponses et des garanties apportées par le Gouvernement aux questions et aux attentes de notre assemblée, exprimées tout au long de son exposé – et plus particulièrement sur le projet du Larvotto -, votre Rapporteur invite l'ensemble des élus à voter en faveur de ce projet de loi.