



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE REGION RHONE-ALPES

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Consultation des personnes publiques associées



SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC

- 1.1 Un territoire alpin inscrit dans son espace régional et européen, avec des liaisons et des coopérations à développer
- 1.2 Des paysages et des espaces naturels exceptionnels qui sont menacés
- 1.3 Le Sillon alpin : une dynamique de développement multipolaire et une croissance à maîtriser
- 1.4 Une économie dynamique dans le Sillon alpin face à des enjeux d'adaptation et de développement
- 1.5 Un secteur touristique puissant qui recèle des faiblesses
- 1.6 Des réseaux de transport stratégiques qui ont leurs limites
- 1.7 Un contexte institutionnel complexe
- 1.8 Conclusion du diagnostic

CHAPITRE 2 : OBJECTIFS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ALPES DU NORD : UNE AMBITION METROPOLITAINE DANS UN ESPACE ALPIN PRESERVÉ

- 2.1 Organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire
- 2.2 Garantir le droit au logement par une offre diversifiée et accessible à tous
- 2.3 Préserver un système d'espaces naturels et agricoles et les ressources naturelles et patrimoniales
- 2.4 Organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité
- 2.5 Pérenniser le potentiel touristique
- 2.6 Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internes et internationales

CHAPITRE 3 : ORIENTATIONS

- 3.1 Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées**
- 3.2 Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources**
- 3.3 Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement**
- 3.4 Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord**

ANNEXE 1

CHAPITRE 4 : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET RECOMMANDATIONS

- 4.1 La mise en œuvre de la DTA**
- 4.2 Nécessité d'établir des gouvernances aux bonnes échelles**
- 4.3 Améliorer la gestion des espaces naturels et agricoles**
- 4.4 Des politiques foncières pour mieux maîtriser le développement, gérer l'espace et réguler les tensions**

INTRODUCTION

Territoire frontalier de contrastes, les Alpes du Nord sont remarquables, tant par leur dynamisme démographique, économique et urbain que par leur patrimoine naturel et touristique. Leur singularité réside dans la conjonction entre un espace de fort développement et un territoire de montagne préservée ou à vocation récréative. L'attractivité des Alpes du Nord et du Sillon alpin repose sur un couple dynamique économique et qualité urbaine inscrit dans un environnement exceptionnel : l'enjeu vital pour l'avenir de ce territoire est le maintien de la vitalité de ce couple.

D'une part, les atteintes aux espaces naturels et agricoles sont réelles tant dans les fonds de vallée qu'en altitude. D'autre part, les besoins en logement ne sont pas satisfaits correctement, l'utilisation des sols n'est pas économe, entraînant ainsi une augmentation disproportionnée des déplacements motorisés. De même, les impacts sur l'environnement et les ressources naturelles (pollution de l'air, ressource en eau....) vont croissant. La poursuite des tendances observées depuis plusieurs années nuirait au bon fonctionnement et ruinerait à terme l'attractivité tant économique que touristique des Alpes du Nord.

Face à ces évolutions prévisibles préoccupantes, il est de la responsabilité de l'Etat d'alerter sur les grands objectifs en matière d'équipements, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et de définir les orientations qui en résultent, afin de contribuer à inscrire ce territoire dans une dynamique de développement durable.

C'est pourquoi l'Etat, en concertation avec les collectivités et dans le respect des compétences et de la libre administration des collectivités locales, avait engagé dès 1999 les travaux préparatoires à l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). Des ateliers territoriaux et thématiques ont été organisés sous l'égide de l'Etat, en concertation avec les collectivités et les acteurs socio-économiques du territoire. Différents documents d'étape et d'orientations ont été produits dans ce cadre.

Le périmètre de la DTA des Alpes du Nord, arrêté par le mandat du 11 mai 2000, comprend les départements de Savoie et de Haute Savoie ; la partie orientale du département de l'Isère, bornée par la limite du schéma directeur de l'agglomération grenobloise, et les communes drômoises appartenant au Parc Naturel du Vercors. La partie de l'aire de coopération franco-valdo-genevoise située dans l'Ain n'est pas incluse dans le périmètre de la présente DTA, car elle ne fait pas partie du massif des Alpes du Nord mais de celui du Jura. Les problématiques directement liées à l'agglomération de Genève, communes aux départements de l'Ain et de la Haute Savoie, sont traitées spécifiquement dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, dont la DTA fait siennes les orientations.

Puis, le Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé l'élaboration d'un Livre blanc : « l'Etat précisera dans un Livre blanc, sur la base des réflexions déjà rassemblées lors de la préparation de la directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord, ses objectifs stratégiques sur ce territoire et déterminera les domaines et les secteurs géographiques pour lesquels des dispositions prescriptives seraient nécessaires dans le cadre de cette DTA. ».

Un Livre blanc a donc été établi et soumis aux collectivités et autres acteurs préalablement associés à l'élaboration de la DTA, en janvier 2005. Il a été approuvé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 6 mars 2006 : « le CIACT a approuvé le Livre Blanc des Alpes du Nord qui constitue la référence stratégique de l'Etat pour la définition et la mise en œuvre de ses politiques sur ce territoire et a demandé au préfet de la région Rhône-Alpes de poursuivre l'élaboration de la DTA des Alpes du Nord sur un nombre limité d'objectifs ».

Le 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, donne mandat au préfet de la région Rhône-Alpes de poursuivre l'élaboration de la DTA des Alpes du Nord : « Le diagnostic et les objectifs généraux de la DTA seront ceux du Livre blanc. Les orientations retenues auront valeur prescriptive et s'imposeront aux documents d'urbanisme de rang inférieur. [...] Des recommandations et des mesures d'accompagnement compléteront ces orientations pour conforter leur mise en œuvre ».

La présente DTA comporte donc 4 chapitres : les deux premiers chapitres sont constitués du diagnostic et des objectifs du Livre Blanc actualisés, Le troisième chapitre comporte les orientations à valeur prescriptive ; le quatrième les mesures d'accompagnement et les recommandations.

CHAPITRE 1

DIAGNOSTIC

Chiffres-clés en 2006

1 841 256 habitants répartis sur 16 aires urbaines

Superficie : 16 077 km²

Densité : 115 h/ km²

923 communes sur 4 départements et 691 soumises à la loi Montagne

3 lacs de plus de 1000 ha soumis à la loi Littoral

2 parcs nationaux, la Vanoise et les Ecrins

3 parcs naturels régionaux : Chartreuse, Vercors, Bauges

Emplois (donnée de 1999) : 611 371

1 500 000 lits touristiques, dont plus de 700 000 en hébergement marchand (données de 1999)

I.1) Un territoire alpin inscrit dans son espace régional et européen, avec des liaisons et des coopérations à développer

Le territoire des Alpes du Nord comprend plusieurs massifs montagneux réputés, d'une grande diversité et d'une grande richesse -des Pré-Alpes à la haute montagne- et un ensemble de pôles urbains dynamiques dans le Sillon alpin -Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève-Annemasse- ; cet ensemble est renforcé par des pôles secondaires importants, Voiron, Aix-les-Bains, Albertville, Saint Jean de Maurienne, Evian les Bains, Bonneville, Cluses, Thonon-les-Bains. Mais le fonctionnement et le développement de ce territoire sont aussi largement déterminés par sa position dans l'espace européen et régional. Les Alpes du Nord supportent les principaux franchissements alpins entre la France et l'Italie et sont ainsi un corridor de circulation international routier et ferroviaire stratégique en Europe. Ce rôle sera renforcé à l'avenir, en particulier avec la réalisation de la liaison ferroviaire transalpine qui favorisera l'émergence d'un axe reliant l'Europe du sud-ouest au nord-ouest de l'Italie puis à l'Europe centrale.

A l'échelle de l'ensemble de l'espace alpin, les sept états alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Lichtenstein Suisse, Slovaquie), ont élaboré la Convention alpine ; elle est notamment composée de protocoles thématiques (agriculture, transports...) qui définissent les orientations stratégiques en matière de protection et de développement, ces protocoles devant être ratifiés par chacun des états concernés. Par exemple, le protocole transport a été ratifié par la France en 2005.

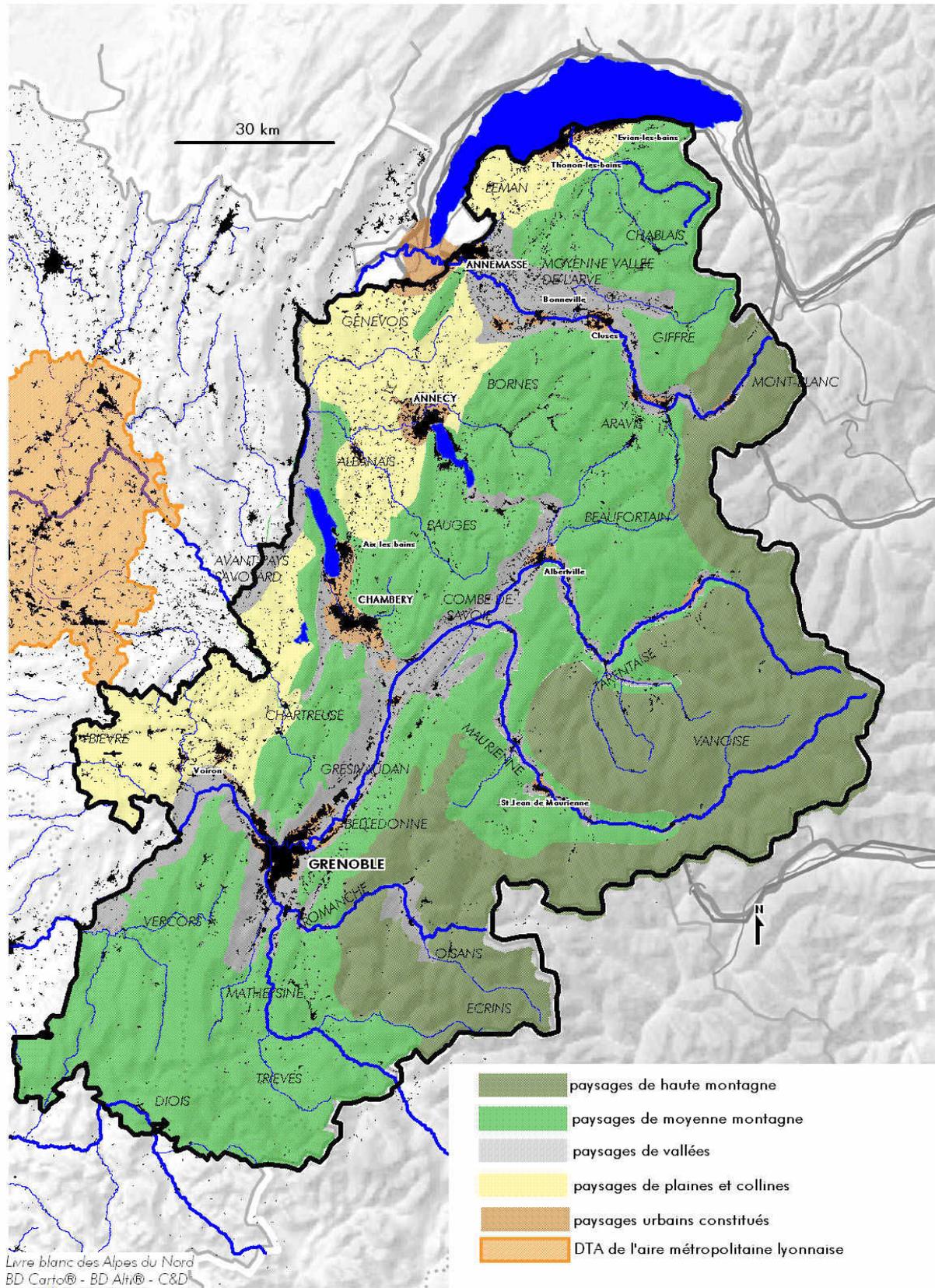
Le territoire des Alpes du Nord se caractérise aussi par la proximité de métropoles européennes qui ont une influence sur son développement, en particulier Genève et Lyon, mais aussi Turin.

Au nord, Genève et l'axe lémanique font du Genevois Haut-Savoyard un espace frontalier qui profite de cette situation, avec l'attractivité des emplois frontaliers ; mais qui en subit aussi les contraintes, comme la pression urbaine résidentielle, la croissance des déplacements motorisés...Des instances transfrontalières existent comme le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG) ou l'espace Mont-Blanc. Sous les auspices du CRFG, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois propose la construction d'une véritable agglomération transfrontalière. Une étape décisive a été franchie avec la charte du projet d'agglomération signée le 5 décembre 2007. Plus généralement, la coopération transfrontalière est à développer, non seulement pour structurer une véritable agglomération transfrontalière franco-genevoise, mais aussi pour ancrer celle-ci dans l'espace transrégional européen de l'arc alpin.

A l'ouest, l'agglomération lyonnaise entretient des relations nombreuses avec les villes du Sillon alpin, aux plans économique, des services, de la culture, de la santé et de l'université mais également au plan touristique et des loisirs, les lyonnais fréquentant les massifs alpins. Ainsi, les voies de communication pour ces différents types d'échanges sont des enjeux importants, de même que les collaborations dans les domaines économiques, des hautes technologies, de la recherche. La plate forme multimodale de Lyon - Saint Exupéry est appelée à jouer un rôle à l'échelle de la région Rhône-Alpes dans son entier, notamment par le développement de sa desserte ferroviaire.

A l'est, la proximité de Turin et du Piémont italien donne aux Alpes du Nord un caractère frontalier qui, même si les échanges sont moins forts que dans le secteur du Genevois, du fait de la barrière physique des Alpes, influe également dans la gestion du territoire : aujourd'hui, il existe une coopération entre le Parc national de la Vanoise et son voisin italien du Grand Paradis ; d'autres coopérations se mettent en place avec le projet de Liaison Ferroviaire Transalpine (LFT), qui se renforceront et s'élargiront à court et moyen terme.

TPOLOGIE DES PAYSAGES



Au sud, le territoire des Alpes du Nord dispose, avec la vallée de l'Isère, d'un débouché naturel direct sur l'axe de déplacements majeur qu'est le couloir rhodanien, notamment en direction des métropoles de Marseille et Montpellier et, au-delà, vers la péninsule ibérique.

Le 9 août 2005, le sillon alpin a été retenu parmi les 15 métropoles lauréates de l'appel national à coopération métropolitaine de la DIACT (ex-DATAR) instaurant, avec le dossier de coopération métropolitaine, une nouvelle gouvernance entre les 4 départements du Sillon Alpin et les villes et agglomérations du territoire : Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence.

Ainsi, l'avenir des Alpes du Nord ne peut s'imaginer sans une vision claire et stratégique des relations avec les territoires voisins, au risque de ne pas valoriser au mieux cette position particulière dans l'espace européen et régional.

I.2) Des paysages et des espaces naturels exceptionnels qui sont menacés

I.2.1) Des paysages sensibles d'une grande valeur patrimoniale et culturelle

Modelés au fil des siècles par la géologie et le climat mais également par l'homme, les paysages des Alpes du Nord ont non seulement un intérêt patrimonial mais également une valeur économique, en tant que fondement de l'attractivité touristique et résidentielle, de localisation des activités haut de gamme et, plus généralement, d'image de marque des Alpes du Nord.

Mise à part la haute montagne et quelques espaces ruraux, les territoires des Alpes du Nord sont soumis à une évolution qui affecte les paysages et, de ce fait, l'identité et l'attractivité des massifs. Les enjeux sont différents selon les grands types de paysages alpins :

les paysages de haute montagne (Mont-Blanc, Haut Beaufortain, Vanoise, Oisans, Ecrins)

Hier vastes panoramas et espaces vierges, ponctués éventuellement par des refuges d'altitude ou des chalets d'alpages, ces espaces ont évolué avec le développement des stations de sports d'hiver et de leurs domaines skiables. Aujourd'hui, avec les nouveaux projets de liaisons entre domaines skiables, en haute altitude, l'objectif en haute montagne est la limitation, l'intégration ou la réversibilité des impacts visuels des pistes de ski et des remontées mécaniques et la qualité paysagère et architecturale du bâti (refuges, stations) ; l'enjeu est la durabilité de la matière première de l'économie touristique d'hiver et d'été.

les paysages de moyenne montagne (Vercors, Chartreuse, Bauges, Bornes, Chablais, etc.)

Façonnés par les activités humaines, notamment agricoles, pastorales et sylvicoles, et par l'inscription harmonieuse du bâti dans les sites, les paysages travaillés de moyenne montagne sont tributaires de la pérennité d'un contexte économique et culturel et de savoir-faire locaux. Réciproquement, la valorisation de l'identité de ces paysages conditionne leur aptitude pour l'accueil d'un tourisme doux, et, le cas échéant, accompagne la labellisation des produits agricoles. Les principales caractéristiques et les fragilités de ces paysages sont le caractère ouvert des espaces et des vues, menacé localement par la déprise agricole et le reboisement naturel ; la lisibilité des limites entre espace ouvert et étage forestier ; les structures paysagères liées à l'eau (gorges, ravins, ripisylves, etc.) ; la qualité architecturale des constructions et leur implantation dans les sites ; le caractère pittoresque des routes de montagne et l'impact visuel des pistes forestières. Elles illustrent un art d'aménager l'espace qui installe les objets en respectant le terrain naturel et en tirant parti de la pente.

les paysages de plaines et collines (Genevois, Albanais, avant-pays savoyard, Bièvre, etc.)

Ils sont en situation d'avant pays par rapport au massif, sur lequel ils offrent généralement des vues lointaines. Territoires ruraux diversifiés (polyculture, vergers, vignobles, etc.), ils sont maintenant proches de villes importantes et des pôles d'attraction des grands lacs et soumis de ce fait à une urbanisation progressive et diffuse, qui les transforme notablement (Genevois, Albanais...) et tend à les banaliser. Les principales caractéristiques et fragilités de ces paysages de plaines et collines sont la lisibilité des grandes trames naturelles (hydrologique, boisée, etc.) ; les structures paysagères comme les haies, les terrasses ou les vergers ; les espaces ou coteaux exposés à une forte pression pavillonnaire, et/ou à des projets d'infrastructures de type autoroutier en zones collinaires (Genevois, Bas Chablais...). La qualité paysagère de ces espaces repose essentiellement sur la préservation des balcons et des piémonts.

Les paysages de grandes vallées (moyenne vallée de l'Arve, Combe de Savoie, Maurienne, Tarentaise, Grésivaudan, etc.).

Pour les millions d'usagers en déplacement dans les grandes vallées alpines, les vues offertes ou simplement suggérées depuis ces grandes vallées sont importantes : aperçus des lignes de crêtes et sommets enneigés ; piémonts des massifs ponctués de clochers, de forts ou de hameaux ; grandes falaises rocheuses du Vercors, de la Chartreuse ou des Bauges. La plupart des fonds de vallées accueillent des équipements industriels, énergétiques, ferroviaires et, plus récemment, autoroutiers. Les principales caractéristiques et fragilités de ces paysages de vallées sont les abords immédiats des autoroutes avec le risque d'implantations industrielles ou commerciales continues cherchant à bénéficier d'un effet vitrine ; les coupures d'urbanisation en fond de vallée qui déterminent des séquences paysagères contrastées importantes pour l'agrément des itinéraires et la différenciation des territoires ; la perception des implantations industrielles (dimension patrimoniale, image de modernité, ou au contraire points noirs paysagers) ; les piémonts et les fronts rocheux des massifs exposés, le cas échéant, à des projets d'extraction de matériaux. Les paysages des Alpes du Nord sont aussi le résultat de l'activité de bâtisseur : ensembles historiques tels les hameaux, l'architecture militaire, religieuse ou vernaculaire, patrimoine du XX^e siècle lié à l'industrie, à la santé ou au tourisme, tels les sanatorium de Passy ou encore certaines stations de sports d'hiver considérées dans leur ensemble (Courchevel, Les Arcs, Avoriaz, Flaine) et bénéficiant du Label "Patrimoine du XX^e siècle, constructions isolées, quelles qu'elles soient. En outre, il y a aussi des enjeux de patrimoine naturel plus localisés, monuments naturels tels des arbres ou des cascades, ou curiosités qui sont géologiques, pour certains classés au titre de la loi sur les Monuments Historiques, dès le début du XX^e siècle.

Par ailleurs, les routes de montagne, dans leurs caractéristiques traditionnelles, les voies ferrées d'altitude ainsi que les sentiers de randonnée peuvent également être considérés comme un patrimoine culturel ou paysager (Via Alpina, tour du Mont Blanc, etc.).

1.2.2) Un réseau d'espaces naturels à la fois riche et fragile

La qualité des paysages des Alpes du Nord dépend aussi d'une richesse considérable d'espaces naturels remarquables et singuliers. Ces espaces entretiennent des relations de dépendances mutuelles et de complémentarité ; ils forment un système, ou "réseau". Ce réseau comprend, d'une part des ensembles à haute valeur environnementale, d'autre part les espaces nécessaires à leur richesse, qualifiés dans ce document d'espaces "complémentaires" et, enfin, des espaces naturels de continuité dont les différents éléments interagissent entre eux et sont soumis à de fortes pressions. Cette richesse écologique est partie prenante de l'attractivité et de la notoriété du massif alpin. A ce titre, sa pérennité doit être assurée.

Le patrimoine biologique des Alpes du Nord est tout à fait exceptionnel par le nombre et la diversité des espèces à la fois au niveau floristique -puisqu'il recèle 85% des espèces de la région- et faunistique car on y trouve les espèces emblématiques du massif alpin. Les trois grands lacs alpins représentent les plus grands réservoirs naturels d'eau libre de France et abritent des espèces piscicoles caractéristiques. Ainsi, le Vercors, l'Oisans, le Trièves, la Chartreuse, la chaîne de Belledonne, les Bauges, l'ensemble lac du Bourget-Chautagne, l'ensemble Bornes-Aravis, le Haut Chablais, le Haut Giffre, le Beaufortain, la Vanoise, forment des unités naturelles qui sont autant d'ensembles de haute valeur biologique à l'échelle du massif des Alpes du Nord, identifiés comme tels dans le Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux (SSCENR).

Les ensembles de haute valeur biologique sont composés de deux catégories d'espaces naturels (cf. carte) :

des espaces de haute valeur environnementale :

ce sont les milieux les plus remarquables du patrimoine naturel montagnard (au sens de l'article L 145-7-2° du Code de l'Urbanisme). Identifiés par des inventaires scientifiques d'intérêt régional, national ou européen, il s'agit d'une part, des grands lacs et des nombreux plans d'eau d'altitude et, d'autre part, de milieux semi-naturels, tributaires en partie de l'activité pastorale ou sylvicole (alpages, landes, tourbières, forêts, prairies, zones humides,...). Ce sont les réserves naturelles, les parcs nationaux (coeurs de parc), les arrêtés de biotopes, les sites Natura 2000 et les zones de type 1 de l'inventaire national ZNIEFF (révisé en 2003 pour la région Rhône-Alpes).

des espaces dits "indissociables" :

ils sont complémentaires des espaces de haute valeur environnementale et forment avec eux des ensembles cohérents du point de vue écologique. Il s'agit des zones de type 2 de l'inventaire national ZNIEFF (révisé en 2003 pour la région Rhône-Alpes).

Outre ces ensembles d'intérêt écologique décisif, les espaces naturels comptent aussi des secteurs agricoles, forestiers ou aquatiques jugés ordinaires, le plus souvent soumis à des pressions urbaines ; on les désigne ici par l'appellation d'espaces de proximité. Ils organisent une trame verte et bleue qui assure la mise en relation des milieux naturels des Alpes du Nord et le maintien des liaisons biologiques nécessaires aux migrations et aux échanges génétiques.

Parmi ces espaces naturels de continuité, on distingue :

- les continuités naturelles locales que sont les rivières, ruisseaux, ripisylves, rives naturelles des plans d'eau et les réseaux des zones humides, des haies, les continuités forestières ou arborées ;
- les continuités écologiques d'importance régionale, appelées dans ce document "corridors écologiques", comme les tronçons de rivières et de ripisylves remarquables (cf. SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse : études préalables au Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux (SSCENR) ;
- les corridors inter massifs qui assurent les liaisons biologiques vitales entre sous-massifs alpins et préalpins (liaisons Vercors - Chartreuse, Vercors - Matheysine, Chartreuse - Belledonne, Chartreuse - Bauges, Chartreuse – Bugey, ...) ;
- les territoires voisins du périmètre de la DTA (Jura, Bugey, Chambarans, Gran Paradiso, Valais).

Les surfaces faisant l'objet d'une protection réglementaire de la part de l'État (parcs nationaux, sites classés, réserves naturelles, arrêtés de biotopes) ne représentent que 17,5 % des ensembles à haute valeur environnementale. A cela s'ajoutent les forêts soumises au régime forestier ; elles couvrent 210 000 ha. Les corridors écologiques d'importance régionale et les espaces de continuité plus ordinaires sont le plus souvent non protégés, et donc vulnérables, alors qu'ils sont exposés aux pressions les plus immédiates, même si certains sont inclus dans les parcs naturels régionaux, et bénéficient, de ce fait, d'un mode de gestion intéressant, liant à la fois la protection et le développement local.

Les enjeux liés au système des espaces naturels vont donc très au-delà des seuls espaces protégés : le devenir des liaisons écologiques entre les massifs dépend de l'évolution de l'occupation du sol dans les fonds de vallées ; la diversité biologique est liée à la progressivité de l'évolution des équilibres entre activités humaines et milieux naturels.

1.2.3) L'eau, une ressource naturelle abondante qui tend à se fragiliser mais aussi une ressource énergétique

L'eau est une ressource naturelle abondante du territoire des Alpes du Nord avec un grand nombre de cours d'eaux remarquables et d'aquifères patrimoniaux, alimentés par les neiges et glaciers. On dit communément que les Alpes sont un « château d'eau » pour la région Rhône-Alpes.

La ressource en eau est prélevée pour de multiples usages : eau potable, hydroélectricité, irrigation, équipement de production de neige de culture..., qui s'avèrent concurrentiels. D'une part, le développement des stations de ski, par les besoins créés en termes d'épuration et de production de neige de culture, pose des problèmes en quantité et en qualité de la ressource en eau pour la partie aval des bassins. D'autre part, l'installation de nouveaux résidents entraîne l'augmentation de la demande d'alimentation en eau potable et nécessite des capacités d'assainissement, qui se trouvent limitées, dans certains secteurs, en Haute-Savoie en particulier, par le faible niveau d'étiage des cours d'eau.

Les enjeux concernent aussi bien les eaux de surface que les eaux souterraines. En effet, l'artificialisation des rives des rivières, notamment liée au développement de l'habitat, entraîne un appauvrissement du fonctionnement écologique des réseaux hydrographiques ; la qualité des eaux des rivières est dégradée par l'eutrophisation des plans d'eaux et la pression de l'aménagement, en particulier dans les zones humides en fond de vallée (la Dranse d'Abondance, le Giffre, la Moyenne Isère en Savoie et le Haut Arc...). Concernant les eaux souterraines, qui représentant 85% de l'eau potable consommée sur le territoire, certains secteurs stratégiques (nappe du Genevois, captages de Grenoble dans la vallée du Drac et de la Romanche, Voironnais) sont potentiellement menacés, comme en témoignent les difficultés à réserver des espaces pour créer de nouveaux points de prélèvements. La ressource est également à protéger contre la pollution superficielle liée aux infrastructures et aux zones d'activités. Enfin, dans les secteurs où se développe une agriculture intensive, la pression de l'irrigation s'accroît sur les ressources alluviales ou superficielles déjà très sollicitées.

L'eau est aussi une ressource énergétique assurant une production hydroélectrique de 18 000 GWh qui représente environ 87% de la production d'énergie renouvelable des Alpes du Nord. Le projet conduit par E.D.F. d'aménagement hydroélectrique à Gavet sur la Romanche (en Isère), d'une puissance de l'ordre de 100 MW qui consiste à remplacer six chutes existantes depuis plus d'un siècle sur ce cours d'eau est un enjeu majeur de l'Etat en matière de développement de la production électrique des prochaines années bien qu'il pose directement la question du devenir d'un patrimoine industriel remarquable.

La pérennité de la ressource en eau est une des conditions essentielles à prendre en compte et à respecter collectivement par les projets de développement ; la maîtrise de son utilisation et sa protection doivent être assurées. En cohérence avec les instruments de planification existants (SDAGE Rhône Méditerranée Corse approuvé en 1996 et en cours de révision, SAGE ...) les politiques publiques menées par les différents acteurs doivent contribuer à maintenir une compatibilité durable entre, d'un côté les aménagements découlant de la forte poussée démographique et économique du territoire et, de l'autre, la protection de la ressource contre la pollution superficielle, la disponibilité de la ressource en eau potable pour tous et, surtout, les espaces à protéger pour créer de nouveaux points de prélèvements.

Ce phénomène illustre les interdépendances entre l'amont et l'aval et les nécessaires solidarités à prendre en compte dans les problématiques d'aménagement de l'espace alpin.

1.2.4) L'air, la forêt, les autres ressources naturelles à protéger ou à valoriser

L'air est une ressource vitale et à préserver, tant pour la santé des populations résidentes que pour les atouts touristiques et la protection des milieux naturels. Les solutions curatives à grande échelle sont rares, et il est particulièrement important d'agir sur la limitation des émissions à la source.

Le climat montagneux des Alpes du Nord est caractérisé par les épisodes anticycloniques fréquents, et des températures contrastées, chaudes en été, froides en hiver. L'effet relief vient aggraver ces caractéristiques pour faire de ce milieu l'un des plus favorable à l'accumulation des polluants.

L'hiver, les phénomènes d'inversion de température jouent un rôle majeur dans la dispersion atmosphérique. Ces phénomènes sont particulièrement actifs sur les vallées pour plaquer au sol les masses d'air en matinée, voire sur plusieurs jours au moment d'anticyclones froids. Les températures froides hivernales amènent un nombre de jours de gel importants avec deux conséquences sur les émissions de particules : un excédent d'émissions lié au chauffage dans les périodes froides, correspondant également aux journées marquées par les inversions de température et l'accumulation, le long des axes routiers, des polluants liés aux transports. Les polluants se concentrent dans les zones d'émission sur ces périodes, notamment les grandes agglomérations et les fonds de vallée. Le cas des particules est caractéristique, accentué par le salage des infrastructures routières.

L'été, les fortes chaleurs favorisent les réactions chimiques conduisant au processus de formation de la pollution photo-oxydante type ozone. Les composés formés, oxydants et irritants respiratoires, s'accumulent sur les territoires d'altitude où ils ne trouvent pas de réactifs permettant de les éliminer comme en agglomération. Ces territoires subissent également les importations des autres régions par les masses d'air d'altitude. Ce type de pollution a également un impact sur la végétation observable.

Les Alpes du Nord affichent des taux dégradés par rapport aux directives européennes à respecter avec notamment des nombres d'épisodes pollués significatifs impactant de fait les moyennes annuelles. Les records français n'y sont pas rares.

Du fait de la géographie, les populations résidentes exposées se concentrent sur les grandes agglomérations et les fonds de vallées, lieux également des surémissions liées aux transports, à l'habitat et aux industries polluantes. Vis-à-vis de la réglementation, la situation des oxydes d'azote et surtout des particules nécessite des efforts sur ces territoires pour les prochaines années. Les particules portent d'autres polluants issus notamment des combustions fossiles qui sont à surveiller. Par ailleurs, certaines industries peuvent localement aggraver le phénomène.

Les agglomérations de Grenoble et Annemasse sont les plus touchées, suivies de Chambéry et Annecy. Les vallées de l'Arve, de La Maurienne et La Tarentaise subissent également des influences industrielles. Les zones d'altitude, abritant quelquefois des établissements de santé, des zones touristiques et des zones de végétation fragile, sont touchées par les taux importants d'oxydants en été, les niveaux relevés dépassant les taux recommandés au niveau européen pour la végétation. La qualité de l'air est donc aussi un enjeu dans ces secteurs pour des raisons sanitaires comme économiques.

En terme de concentrations estimées, l'ozone et les particules restent des polluants problématiques à l'origine de dépassements des valeurs réglementaires pour la protection de la santé comme celle de la végétation. Le dioxyde d'azote pose des problèmes réglementaires uniquement sur les bandes d'axes très circulés et dans les rocade des grosses agglomérations (quelques mètres à 300 m suivant le trafic). Ainsi,

plus de 10% de la population grenobloise est exposée à des concentrations supérieures à la moyenne annuelle imposée par la directive européenne en dioxyde d'azote.

La forêt est une autre ressource naturelle fondamentale du territoire. Outre sa fonction de production de bois, elle est un élément fort du paysage et un milieu d'une grande richesse biologique ; elle assure des fonctions de protection contre les risques naturels, en limitant l'érosion des sols. Pourtant, la forêt est mise en péril du fait des difficultés d'exploitation (Oisans, Mont-Blanc, Beaufortain, Tarentaise et Maurienne), ce qui porte atteinte à la fonction de protection contre les risques d'avalanche et de mouvements de terrain. Par ailleurs, l'action de reboisement systématique en résineux a, dans certains secteurs de moyenne montagne, contribué à un appauvrissement de la bio-diversité.

De plus, le bois est une énergie renouvelable intéressante, compte tenu du très fort potentiel du massif forestier non encore exploité pour le bois-énergie, avec également des perspectives pour l'industrie de transformation du bois. Toutefois, les données relatives à la qualité de l'air amènent à préconiser un encadrement fort de cette activité notamment sur le chauffage individuel des particuliers (qualité du bois brûlé, performances des installations de chauffage). Les projets limitant ce type d'émissions devront être valorisés.

Par ailleurs, l'énergie solaire peut se développer, du fait d'un environnement industriel très favorable, avec notamment un pôle d'excellence dans l'agglomération chambérienne (Institut National de l'Énergie Solaire basé au Bourget du Lac)

Le recours aux énergies renouvelables, en plus de l'impact positif de celles-ci en matière de gaz à effet de serre, doit être soutenu car il représente un enjeu local pour l'emploi, pour la forêt et pour l'environnement en évitant éventuellement certains renforcements de réseaux électriques, en particulier pour la distribution. On peut ainsi citer le pôle de compétitivité TENERDIS (Technologies énergies nouvelles, énergies renouvelables Rhône-Alpes, Drome, Isère, Savoie pour le développement des nouvelles Technologies de l'énergie) qui a pour ambition de développer en Rhône-Alpes l'ensemble de la filière économique des nouvelles énergies en stimulant les partenariats de recherche et développement entre entreprises, centres de recherche publics et privés, centres de formation, acteurs économiques et institutionnels, afin de générer des projets innovants porteurs de création d'activité et d'emplois.

En conclusion, pour les espaces naturels, les ressources naturelles et les paysages, les principaux enjeux sont :

- L'activité agricole et sylvicole est économiquement fragile. La déprise, si elle se généralisait, entraînerait la disparition de certains espaces ouverts, essentiels au maintien de la biodiversité. L'abandon de l'entretien de la forêt aggraverait les risques d'avalanches ou de mouvements de terrains.
- L'extension de l'urbanisation sous forme de tissu urbain discontinu, dans le Sillon alpin notamment, est particulièrement consommatrice de sols agricoles et d'espaces naturels. Cette urbanisation s'accroît également dans les Parcs Naturels Régionaux (PNR) et dans les zones périphériques des parcs nationaux, ainsi qu'autour des grands lacs, en particulier le lac Léman et le lac d'Annecy.
- Les grandes infrastructures se sont développées fortement les vingt dernières années dans le domaine routier. Leur développement doit désormais être orienté vers le domaine ferroviaire (LGV, LFT). Si elles contribuent à réduire les nuisances et les pollutions atmosphériques importantes dues au trafic de transit dans les vallées alpines, ces infrastructures contribuent aussi au colmatage des fonds de vallée, à la coupure des relations biologiques entre sous-massifs. Elles induisent des nuisances sonores qui touchent un grand périmètre, entraînant une relative rareté de très grandes zones de calme.
- Les stations de ski, au contact direct d'espaces naturels à haute valeur environnementale, exercent une pression sensible en matière de pénétration touristique. La recherche d'une compétitivité accrue, l'évolution des pratiques de glisse, les progrès techniques réalisés en matière d'équipements, se traduisent aujourd'hui par des projets d'interconnexion ou d'extension des domaines skiables qui investissent les secteurs d'altitude les plus sensibles du point de vue paysager et les plus fragiles du point de vue écologique. L'essor des activités de loisirs de proximité a pour conséquence une fréquentation diffuse, qui ajoutée à la fréquentation proprement touristique, présente des risques non négligeables envers les milieux naturels par la réduction générale des zones de calme, et par des impacts directs sur la végétation et les sols dans certains secteurs. Ces risques sont amplifiés par le développement des déplacements motorisés à l'intérieur des zones naturelles, en infraction avec l'article L 362-1 du Code de l'Environnement.
- En ce qui concerne la qualité de l'air, le territoire de la DTA montre une grande fragilité vis-à-vis de la pollution à l'ozone et aux particules et dans une moindre mesure aux oxydes d'azote. Les projets

d'aménagement doivent donc tenir compte des constats établis et être conformes aux engagements de la France vis-à-vis des directives européennes de qualité de l'air déclinées dans les Plans de Protection de l'Atmosphère et les plans de déplacements urbains lorsqu'ils existent, et aux orientations du Plan Régional de la Qualité de l'Air en Rhône-Alpes (voire les futurs plans régionaux climat-air-énergie).

- Enfin le réchauffement climatique, qui pourrait se traduire par une évolution ou un déplacement de certains biotopes, conduit à la recherche de nouveaux espaces de loisirs en altitude au détriment de zones à haute valeur environnementale, à un recours plus important aux équipements de production de neige de culture et donc à une incidence sur la gestion des eaux dans des secteurs qui peuvent y être sensibles.

I.3) Le Sillon alpin : une dynamique de développement multipolaire et une croissance à maîtriser

Le Sillon alpin se caractérise aujourd'hui par la croissance de ses pôles urbains principaux et par la forte concentration des forces de recherche et de développement, de ressources technologiques et d'industries à forte valeur ajoutée.

I.3.1) Une croissance démographique élevée

Avec 1,85 million d'habitants en 2006, la population des Alpes du Nord (considérée pour le périmètre de la DTA) a connu une croissance de près de 8% depuis 1999, à comparer à 6,5% pour l'ensemble de la région Rhône-Alpes.

L'ensemble des aires urbaines du Sillon alpin, Grenoble, Chambéry, Aix-les Bains, Annecy, et Annemasse, a connu une croissance annuelle particulièrement soutenue entre 1990 et 1999, avec 14 000 habitants et 5 400 emplois supplémentaires chaque année. Entre 1999 et 2006, cette tendance démographique se poursuit au rythme de plus de 8 000 habitants supplémentaires par an dans les aires urbaines du Sillon Alpin.

Les éléments de centralité sont très présents dans les villes du Sillon alpin : on y trouve ainsi un fort potentiel quantitatif et qualitatif de formation supérieure et de recherche à dominante scientifique, de grands équipements scientifiques de physique, particulièrement à Grenoble, une offre culturelle largement dimensionnée et répartie sur l'ensemble du territoire et, également, des structures de salons et congrès. Situés à proximité les uns des autres, leur impact cumulé forge un levier de développement qui a fait la preuve de son efficacité. Néanmoins, la dynamique urbaine entraîne des difficultés dues à la consommation de foncier, des nuisances dues aux déplacements, des atteintes graves aux espaces agricoles et aux espaces naturels, sans répondre de manière satisfaisante à la forte demande de logements.

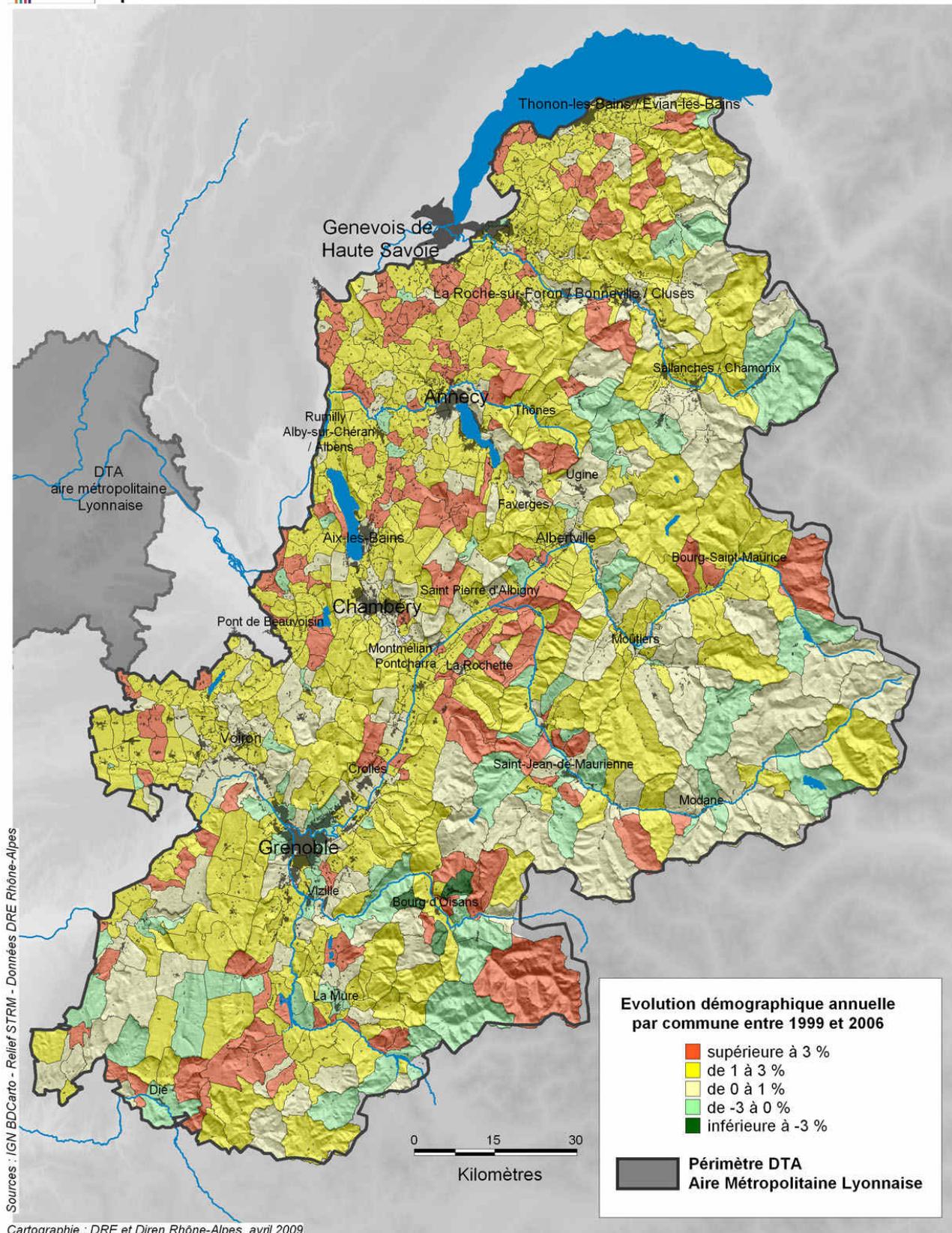
I.3.2) Une forte consommation d'espaces

La croissance démographique a été encore plus forte dans les couronnes périurbaines des agglomérations du Sillon alpin, avec des taux souvent supérieurs à 3% par an autour de Grenoble, Annecy et Chambéry, (à comparer à +1% par an en moyenne dans le Sillon alpin). *A contrario*, la concentration des emplois s'est maintenue dans les pôles urbains, puisque 70% des emplois sont situés dans les 50 premières communes en 1999 (à comparer à 73% en 1975). Cette croissance urbaine (comprenant infrastructures, habitat et équipements divers) s'est traduite par une consommation moyenne d'espace de 1 400 hectares par an, ce qui équivaut, en ordre de grandeur, à la superficie de la ville d'Annecy ; 35 000 hectares ont été urbanisés de 1975 à 1999. Sur cette période, chaque habitant ou emploi supplémentaire représente environ 700 m² urbanisés en plus.

L'expansion urbaine de ces 25 dernières années tend à colmater et à faire disparaître l'essentiel des espaces encore naturels interstitiels entre les pôles urbanisés. Ainsi, l'aire d'influence de chacune des villes s'étend au point de se superposer à celle de la ville la plus proche de manière presque continue de Grenoble à la frontière suisse. Les moteurs de cette dynamique sont à rechercher, d'une part, dans des prix du foncier et du logement particulièrement élevés dans les agglomérations et à peine plus faibles en périphérie et, d'autre part, dans le fort développement du réseau autoroutier du Sillon alpin qui est passé de 25 kilomètres à 500 kilomètres au cours des 30 dernières années et surtout dans la très forte augmentation du nombre de diffuseurs périurbains. L'équipement du territoire en infrastructures autoroutières et routières a vu concomitamment l'absence de développement performant des transports collectifs urbains et non urbains et la dégradation continue de l'offre de transport ferré, participant ainsi à une spirale de développement toujours plus consommateur d'espaces. Les autorités organisatrices de transports cherchent aujourd'hui à inverser la tendance grâce à la modernisation des infrastructures ferrées, au cadencement, à la mise en place de lignes bus express intercités et au développement des réseaux urbains.

DTA des Alpes du Nord

Evolution démographique annuelle par commune entre 1999 et 2006



Pour l'ensemble du périmètre, on peut schématiquement distinguer les territoires selon le type de pression urbaine à laquelle ils sont soumis :

- Les territoires soumis à très forte pression : ce sont les plus proches des agglomérations : l'ensemble du Genevois Haut-Savoyard, d'une part de l'agglomération thononaise vers le Chablais lémanique, d'autre part de Saint-Julien à Annemasse d'autre part ; l'agglomération annecienne et d'une façon générale les rives des lacs d'Annecy et du Léman ; la moyenne vallée de l'Arve ; de Chambéry à Aix-les-Bains ; l'Albanais ; le Voironnais et le Grésivaudan ;
- Les territoires soumis à forte pression : ils bénéficient d'une bonne accessibilité et de prix du foncier inférieurs aux espaces urbains et périurbains proches. C'est le sud et l'ouest du Genevois haut-savoyard (les coteaux), le secteur de Sallanches, la combe de Savoie et le secteur d'Albertville, le Grésivaudan (secteur de Crolles) et, d'une façon générale, tous les piémonts du massif des Bauges, de Belledonne, de Chartreuse et du Vercors isérois, et la plaine de la Bièvre ;
- Les territoires soumis à pression émergente : l'urbanisation n'y est pas encore très sensible mais en devenir, le caractère encore rural et le prix du foncier sont particulièrement attractifs même si l'accessibilité est plutôt moyenne. Ce sont les espaces interstitiels, certaines vallées (Giffre), les piémonts, l'avant-pays savoyard, le plateau du Vercors et les balcons de Belledonne, le secteur de Monestier de Clermont (dans une moindre mesure depuis l'ouverture de l'A51).
- Les pressions exercées sur le littoral de chacun des trois lacs du Léman, d'Annecy et du Bourget peuvent également être distinguées :
 - o rives du lac du Bourget : pression résidentielle, économique ou touristique, dans la continuité de l'agglomération de Chambéry-Aix-les-Bains, et touristique en Chautagne ;
 - o rives du lac d'Annecy : pression résidentielle et touristique qui se traduit aujourd'hui par une urbanisation quasi continue des rives ;
 - o rive sud du lac Léman : pression résidentielle peu structurée et très diffuse, due à la proximité de l'agglomération genevoise et au développement de celle de Thonon-Publier-Evian, avec un impact particulièrement important.

En même temps, malgré cette pression, certains quartiers dans les agglomérations de Grenoble, mais aussi à Chambéry et Annecy, connaissent des difficultés sociales et urbaines. Celles-ci doivent être traitées pour redonner à ces territoires leur attractivité et leur place dans la dynamique de développement, et favoriser l'accès de toutes les populations aux fonctions urbaines.

I.3.3) Une demande de logement non satisfaite

La forte croissance démographique observée conduit à des besoins importants de logements, tant pour la population permanente que saisonnière, en particulier dans les bassins d'habitat de Chambéry, d'Annecy, du Genevois, du Chablais, de la vallée de l'Arve et de la Tarentaise. La part des logements sociaux est seulement de 14% (MEEDAT, 2005) pour l'ensemble des résidences principales du territoire, avec néanmoins des quartiers où cette part est beaucoup plus importante et des communes où elle est très faible. L'enjeu de diversification de l'offre d'habitat pour répondre à la diversité de la demande est important.

Par ailleurs, le marché important de résidences secondaires lié au développement touristique concurrence fortement le marché des résidences principales.

En Haute-Savoie, et notamment dans la partie frontalière, la situation est jugée alarmante, avec une pénurie du logement en augmentation qui touche tous les segments du marché et, tout particulièrement, l'offre locative sociale, qu'elle soit publique ou privée. Le marché immobilier est caractérisé par une forte demande, une hausse continue des loyers et une raréfaction de l'offre. Le dispositif « de Robien », qui vise à favoriser l'investissement locatif social dans le parc privé, est applicable dans la partie Nord du département avec les plafonds de loyers spécifiques aux régions sous forte tension, comme l'Île-de-France et la Côte d'Azur. En Haute-Savoie, les difficultés du marché du logement sont aggravées par le faible renouvellement du parc. Sans politiques publiques volontaristes en matière d'habitat, compte tenu de la relative jeunesse de la population haut-savoyarde et des besoins importants de décohabitation qui en découleront, la situation ne peut qu'empirer. Le parc locatif social souffre d'un retard indiscutable avec 12% de logements sociaux contre des moyennes régionale et nationale de 16% et 17%. A l'horizon 2010, les besoins annuels ont été estimés (étude Comité Interprofessionnel du Logement Social et de son Environnement / DDE) à 6000 résidences principales nouvelles dont 1700 logements locatifs sociaux. En moyenne, lors des années 2006 à 2008, 1550 logements locatifs sociaux ont été financés dont 1100 pour les familles. Compte tenu des prix du foncier, la maîtrise publique des terrains pour construire de l'habitat social s'avère un enjeu primordial.

En Savoie, le volume des constructions mises en chantier ne suffit actuellement pas à satisfaire les besoins d'une croissance soutenue de la démographie (+1.1 % par an) et d'un contexte économique favorable. En particulier, aux tensions traditionnelles observées dans les agglomérations d'Aix les Bains et Chambéry et dans la Tarentaise (secteur de Bourg St Maurice), se sont ajoutées des tensions nouvelles sur les bassins d'Albertville et de Saint Jean de Maurienne. Dans ce dernier bassin en particulier, ces difficultés risquent de s'accroître avec la mise en chantier prochaine de la Ligne Ferroviaire Transalpine (LFT) Lyon-Turin. Au total, les besoins de production pour ces prochaines années peuvent être estimés à 4000 logements nouveaux par an, dont 1000 logements locatifs à vocation sociale, alors que la construction annuelle a été de l'ordre de 800 logements depuis trois ans.

La région urbaine de Grenoble connaît également une situation très tendue, plus spécifiquement dans l'agglomération centre et le Grésivaudan, du fait de besoins importants, d'une offre foncière rare et en concurrence avec les besoins des activités économiques, d'un marché locatif caractérisé par une forte pénurie de logements sur l'ensemble de ses segments, notamment locatifs sociaux, d'une augmentation très soutenue des prix de l'immobilier liée au développement économique dans les domaines de la recherche et la haute technologie. La pression immobilière s'est de ce fait largement reportée à l'extérieur de l'agglomération et a accentué le mouvement de péri-urbanisation. En 1997, les charges foncières en périphérie étaient entre 28 et 55% moins chères que dans le centre de l'agglomération. Cette situation de tension se traduit pour l'agglomération par de grandes difficultés pour faire face aux besoins de logements des catégories défavorisées et à ceux des ménages attirés par la vitalité économique du secteur et notamment à proximité de Crolles (pôle de haute technologie en plein essor). Le schéma directeur de la région grenobloise, approuvé en 2000 et actuellement en cours de révision pour être transformé en SCoT, fixe un objectif de réalisation de 30 000 logements à l'horizon 2020, qui doit être mis en œuvre dans le respect des priorités de l'État en matière de diversité de l'habitat et de qualité résidentielle.

Dans les secteurs de montagne, deux enjeux spécifiques sont à souligner :

- le logement des travailleurs saisonniers du tourisme, pour lesquels les capacités d'accueil dans les stations de haute et moyenne montagne sont très insuffisantes. Les difficultés rencontrées deviennent un handicap pour l'économie touristique qui doit attirer et fidéliser une main d'œuvre de qualité ;
- la forte déqualification du parc immobilier des stations remet en cause leur attractivité touristique et leur viabilité économique.

Enfin, dans les villes moyennes de vallées, le marché touristique concurrence fortement la demande locale de résidences principales.

Pour mieux répondre à la demande structurelle de logements dans les Alpes du Nord, tant en termes quantitatifs que qualitatifs, il est indispensable de mettre en place des politiques foncières et des partenariats appropriés aux contextes spécifiques des différents bassins d'habitat (partenariat public-privé pour l'offre touristique...). La création récente d'établissements publics fonciers locaux a cet objectif.

1.3.4) Une mobilité croissante en voiture qui encombre les réseaux et crée des nuisances

La croissance périurbaine et le développement économique ont entraîné un accroissement considérable des déplacements quotidiens des actifs vers chacun des pôles urbains du Sillon alpin, et des déplacements périurbains dans leur ensemble, quel qu'en soit le motif. Le travail représente moins d'un déplacement sur six dans l'agglomération grenobloise en 2001 (cf. *Enquête-ménages déplacements 2001-2002*).

A Grenoble, près de 80% des déplacements sont du trafic interne à l'aire urbaine. A Annecy ou Annemasse, les échanges avec le périurbain représentent environ 50% à 60% des échanges totaux. Enfin à Chambéry, le trafic de la Voie Rapide Urbaine (VRU) a augmenté jusqu'au début des années 2000, en moyenne 4 fois plus vite que la population de l'agglomération ; on assiste désormais à un ralentissement de la croissance, avec un trafic local estimé à 80% du trafic total.

Si la part modale des déplacements en véhicule individuel reste prépondérante dans toutes les agglomérations, elle l'est d'autant plus que l'on s'éloigne des centres : la voiture représente 54% des déplacements dans la zone agglomérée de Grenoble et 75% dans le périurbain grenoblois. *A contrario*, la part des transports collectifs est plus élevée dans les Périmètres de Transports Urbains (PTU), car l'offre de transport public s'est sensiblement développée au cours des vingt-cinq dernières années.

Cela s'observe en particulier à Grenoble où l'offre de transports collectifs est une alternative à la voiture. La part des transports collectifs est de 14% dans l'agglomération de Grenoble, contre 5% dans le périurbain, où les transports collectifs sont peu développés et où, en revanche, les réseaux autoroutiers offrent encore une bonne accessibilité à ces communes.

De même, pour les échanges entre les villes du Sillon alpin, malgré l'existence de voies ferrées, c'est la voiture qui domine. L'offre ferroviaire Intercités n'apparaît en effet pas attractive par rapport à l'autoroute, en particulier au nord du Sillon alpin. La part modale du train est donc assez réduite : environ 4 % pour Grenoble-Chambéry, 2 % pour Chambéry-Annecy, 2 % pour Annecy-Grenoble et 0,6 % pour Annecy-Annemasse. Elle est encore plus faible dans les transports périurbains, avec moins de 1 % à Grenoble, ainsi qu'à Annemasse, Annecy ou Chambéry. Notons par exemple que près de la moitié des échanges routiers de Chambéry concerne des trajets Chambéry-Aix-les-Bains, malgré une voie ferrée existante. En revanche, pour les liaisons entre les villes du Sillon alpin et l'extérieur du territoire (Lyon, Valence, ...) où le service ferroviaire est intéressant, le train a une place non négligeable avec 17 à 23% de la part de marché ; pour les liaisons entre Lyon et les villes de Haute-Savoie, cette part est inférieure à 10 % car l'offre y est moins bonne.

Dans l'ensemble du territoire, l'utilisation prépondérante du véhicule individuel entraîne une saturation pendulaire importante des voiries pénétrantes et de rocade, générant ainsi des atteintes à la qualité du cadre de vie. A Grenoble, l'A480 enregistre plus de 700 heures de saturation en 1999 et la rocade Sud près de 200 heures ; en 2008, on y constate près de 80 heures.kilomètres de bouchon par jour ouvrable.

L'augmentation des trafics entraîne une forte dégradation de la qualité de l'air : le nombre de jours où l'indice ATMO a été moyen ou médiocre est en augmentation. Associé à des journées de fort ensoleillement, le trafic routier est à l'origine de plusieurs jours de pics de pollution à l'ozone, où les seuils d'information et de recommandations sont dépassés, à Grenoble mais également dans des agglomérations petites et moyennes du Sillon alpin (Albertville, Annemasse ou Annecy). L'été 2003 a montré avec ampleur l'acuité de la question de la qualité de l'air dans toutes les agglomérations françaises. 64% des émissions d'oxyde d'azote (Nox) proviennent du transport routier et 30% des émissions des particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (PM 10) sont liées au résidentiel/tertiaire. Alors que les émissions de Nox décroissent depuis 2000, celles de PM10 augmentent depuis 2004. D'autre part, lors de l'épisode de pollution « particules » de janvier 2009, la part des émissions locales était globalement plus importante que la part des émissions importées (à Passy, dans la vallée de l'Arve, 90% des émissions de particules étaient locales).

Avec l'augmentation du nombre de déplacements effectués en voiture et de leur longueur, les évolutions tendancielles d'accroissement de la congestion et des nuisances – malgré les progrès techniques sur les carburants et les véhicules diminuant les émissions polluantes unitaires- sont, dès aujourd'hui, un risque

majeur de dépréciation du cadre de vie et de perte d'attractivité du Sillon alpin. Ainsi, 30% de la superficie du territoire de la DTA sont touchés par des concentrations en ozone supérieures à la valeur cible pour la protection de la végétation et 10% des habitants vivent dans un environnement où la valeur cible pour la protection de la santé humaine pour ce polluant est dépassée. Pour les PM10, 5% des habitants du territoire de la DTA sont touchés par des concentrations de fond supérieures à la valeur cible.

Une réduction drastique des kilomètres parcourus en voiture est nécessaire pour restaurer la qualité de l'air dans les agglomérations, réduire les encombrements et mener des politiques de partage de l'espace public plus favorables à la qualité urbaine demandée par les citoyens.

Le report de la voiture sur les autres modes de déplacements relève à la fois des Plans de Déplacements Urbains (PDU), avec le développement des transports collectifs, des modes doux comme la marche à pied et le vélo, l'organisation du stationnement, mais également de la maîtrise de la croissance périurbaine. En effet, il est difficile, voire impossible, de rendre, à des coûts acceptables par la collectivité, les transports en commun attractifs dans des secteurs éloignés et peu denses ; c'est pourquoi les politiques d'aménagement doivent favoriser l'urbanisation autour des axes forts de transports collectifs (train, TC urbains), restreindre les possibilités d'urbaniser les secteurs mal desservis et privilégier le renouvellement urbain par rapport à l'extension.

1.3.5) Une agriculture fragilisée

Avec 3% seulement de la population active, l'agriculture des Alpes du Nord gère néanmoins un quart du territoire : elle est une composante non seulement de l'activité économique mais aussi de la structuration de l'espace et des paysages. Spécialisée dans l'élevage et la production laitière en zone de montagne et dans la production végétale dans les vallées (vigne, arboriculture, horticulture, maraîchage), elle compte de nombreux produits à forte valeur ajoutée, notamment des vins et des fromages AOC, comme le Reblochon, le Beaufort. Elle bénéficie d'un potentiel de consommateurs important, avec la proximité de Lyon et de Genève et la fréquentation touristique.

Les espaces agricoles représentent un facteur à part entière du développement économique à maintenir et préserver comme tels, et non un support ou une réserve d'espaces en attente d'une autre occupation, même si leur rôle actuel et leur qualité restent encore souvent trop méconnus de la population.

Malgré ses atouts indéniables, l'avenir de l'agriculture alpine est préoccupant : les revenus des exploitants sont inférieurs aux moyennes nationales et régionales. D'une part, dans les zones de montagne, les pentes et l'altitude rendent les coûts de production élevés. De plus, en plaine ou sur les coteaux, la pression urbaine sur le foncier agricole pour développer l'habitat, l'urbanisation touristique ou les infrastructures, tend à fragiliser, puis à faire disparaître les exploitations. La réduction du nombre d'exploitations entraîne un risque accru de déprise agricole, aux conséquences néfastes sur les paysages et l'entretien des espaces de moyenne montagne.

On estime que 1 ha de terres agricoles qui disparaît en vallée entraîne la mise en friche de plus de 5 ha en moyenne et haute montagne, car la disparition des bonnes terres agricoles ne permet plus le fonctionnement correct des sièges d'exploitation.

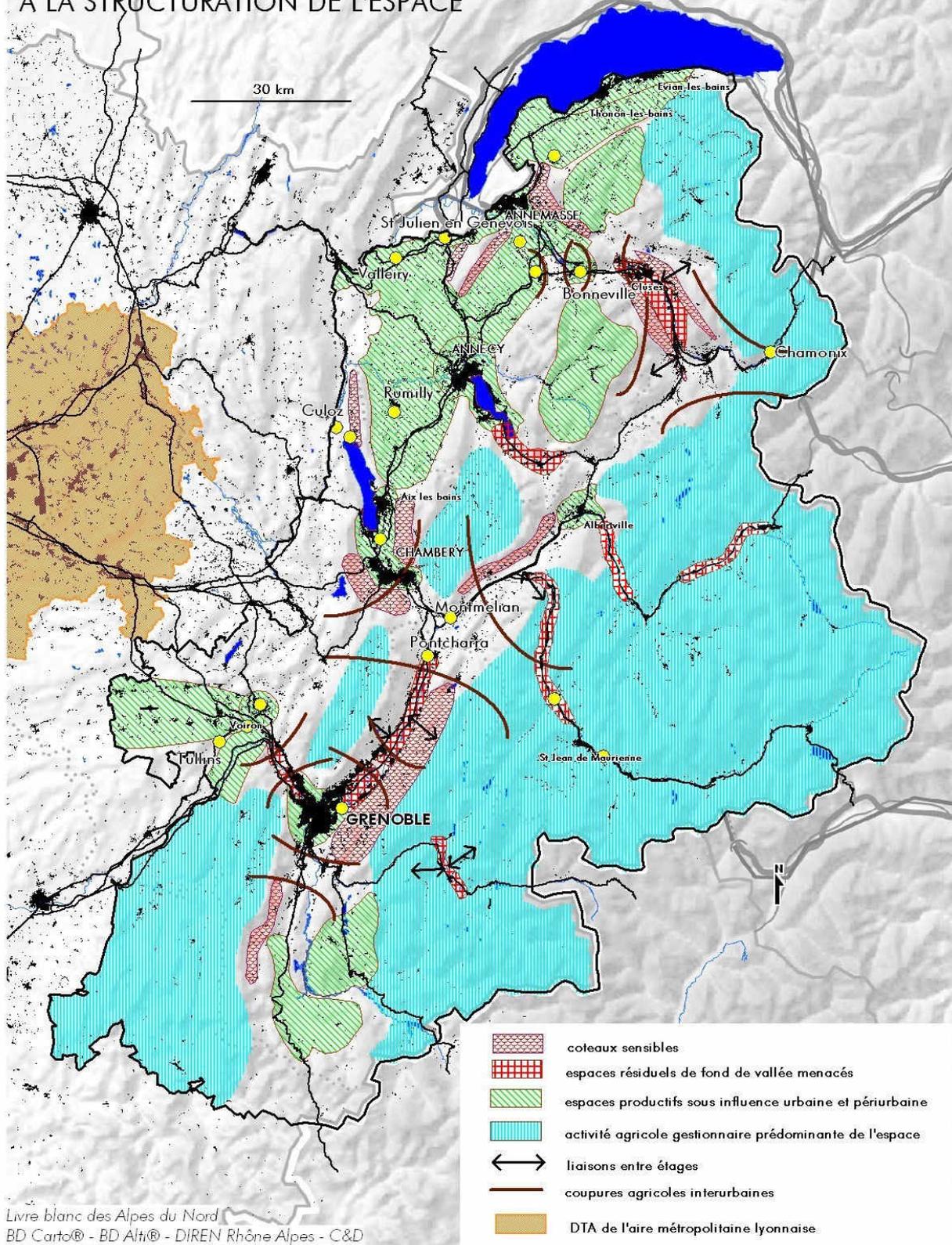
Au regard de la structuration de l'espace, on peut distinguer deux types d'espace agricole :

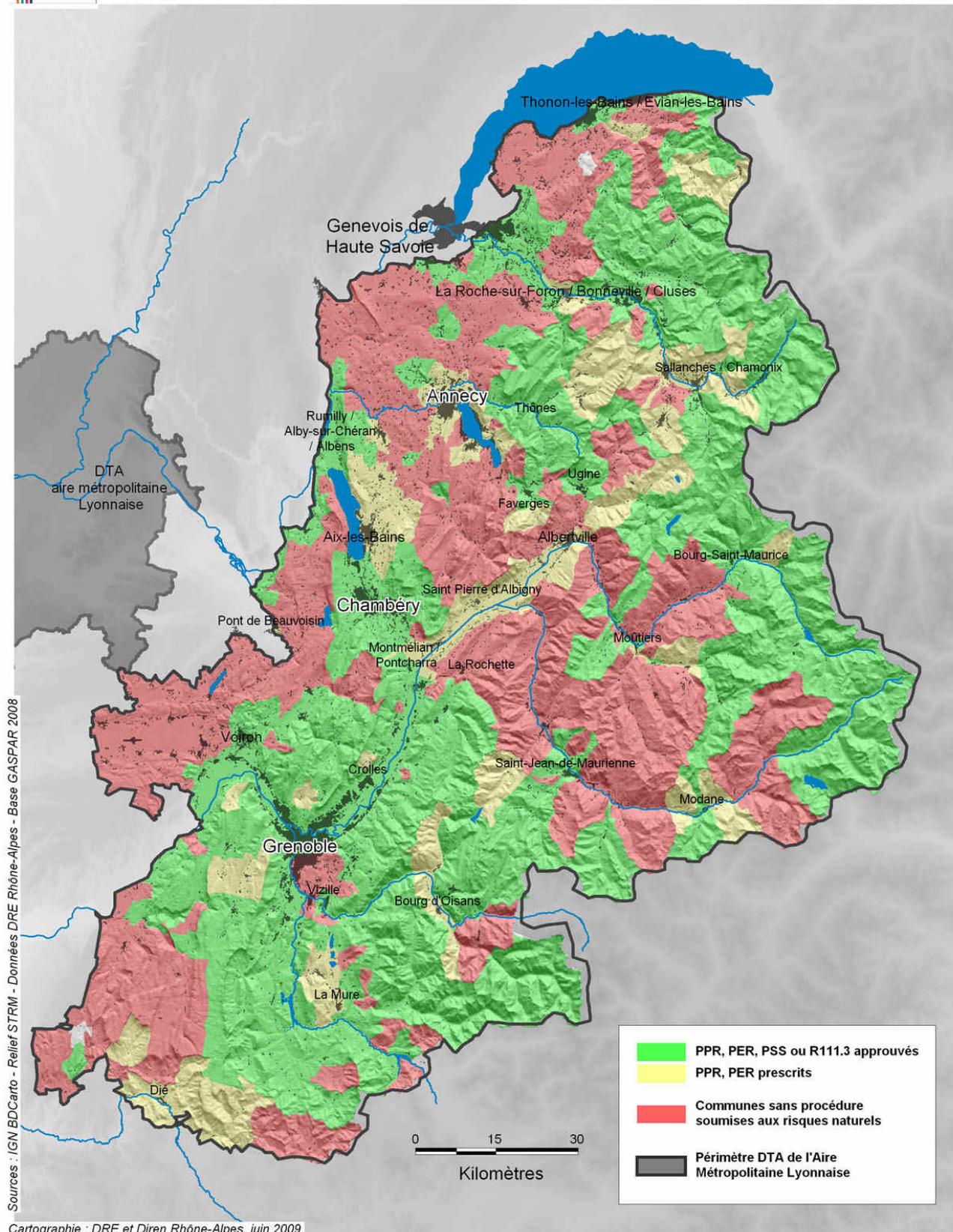
les espaces agricoles d'intérêt structurant majeur, constitués par les coteaux sensibles, les coupures d'urbanisation et les espaces résiduels de fonds de vallée menacés où subsiste une agriculture interstitielle ;
les espaces agricoles d'intérêt structurant important, composés des terrains agricoles de montagne, les espaces productifs sous influence urbaine et périurbaine, constituant des poumons verts dans le réseau des pôles urbains, avec une agriculture de proximité qui peut avoir des vertus pédagogiques.

Les liaisons entre les différents étages de l'agriculture de montagne assurent un lien fonctionnel entre les fonds de vallée, lieu de stocks fourragers, les espaces de versants, lieu de pâturage et les alpages, lieu d'estive. Le maintien de ces liaisons, et donc tout particulièrement des espaces de fond de vallée et le bas de versants mécanisables, est vital pour la pérennité économique des exploitations et celle de l'entretien des versants et des alpages, et par voie de conséquence, pour l'ouverture des paysages.

La pratique, très répandue, de la double activité ne semble pas être en mesure d'enrayer la fragilisation de l'activité agricole.

CONTRIBUTION DE L'AGRICULTURE À LA STRUCTURATION DE L'ESPACE





I.3.6) Des risques naturels et industriels non négligeables

Les Alpes du Nord sont particulièrement exposées à quatre types de risques naturels : inondation, avalanche, mouvement de terrain et risque sismique.

Pratiquement toutes les communes alpines sont concernées, 40% d'entre elles sont soumises à au moins trois types de risques. Les risques d'inondation sont les plus fréquents et les plus importants, en termes de populations et de biens exposés : plus de la moitié de la surface des communes du périmètre sont exposées à un risque d'inondation des lieux habités. Il faut distinguer le risque d'inondation de plaine lié au débordement des eaux dans le lit majeur des cours d'eau (l'Isère, le Drac, l'Arc, le Rhône en Chautagne et l'Arve) et les crues torrentielles sur de petits bassins versants. Le risque d'inondation de plaine est spécifiquement aggravé par le développement urbain qui imperméabilise les sols et réduit alors les champs d'expansion de crues, particulièrement dans les plaines alluviales assez étroites. Le Plan Rhône prend en compte le fleuve Rhône et ses affluents.

En matière de risques technologiques, le territoire des Alpes du Nord compte des installations nucléaires de base sur 2 sites (Grenoble et Genevois), 37 établissements soumis à la directive SEVESO dont 17 soumis aux seuils haut et 20 aux seuils bas, et 4 silos à grains. A ces établissements, s'ajoutent les barrages hydroélectriques, les canalisations de gaz et d'hydrocarbures et le transport des matières dangereuses. Il y a ainsi des risques industriels, nucléaires, de rupture de barrages ou de canalisations.

Les risques industriels sont encadrés par une réglementation nationale stricte, mise en oeuvre par l'Etat. Elle impose, d'une part une évaluation des risques *ex ante* et l'examen de l'acceptabilité des projets sous l'angle des risques qu'ils génèrent pour le voisinage et, d'autre part, un ensemble de dispositifs complémentaires spécifiques aux sites à risques majeurs visant la maîtrise de l'urbanisation (14 Plans de Prévention des Risques Technologiques concernent le territoire de la DTA ; 5 d'entre eux sont prescrits à la date d'avril 2009), l'information des populations exposées aux risques et la mise en place de plans d'urgence sous la responsabilité des pouvoirs publics. L'urbanisation et les projets de grandes infrastructures, comme le développement d'activités ne peuvent ignorer les contraintes découlant de ces textes appliqués sur les secteurs concernés.

Eléments de conclusion sur la dynamique urbaine

Délocalisation résidentielle, concentration des emplois, création d'infrastructures routières, ce mode de développement urbain a des conséquences importantes sur le fonctionnement des territoires et engendre des coûts collectifs financiers, sociaux et environnementaux considérables, sans pour autant répondre de manière satisfaisante aux besoins de l'ensemble des citoyens, comme le révèle avec éloquence la crise du logement, à titre d'exemple. Ce mode de développement s'accompagne de la déstabilisation des structures agricoles, de la consommation d'espaces naturels rares et non renouvelables, d'atteintes répétées aux milieux sensibles et aux paysages, d'une augmentation des prix du foncier dans des secteurs de plus en plus éloignés des villes, d'investissements publics incessants sur les réseaux de desserte, d'accroissement des déplacements individuels et donc de la saturation des infrastructures. Il ne répond pas aux besoins des populations fragiles ou défavorisées en termes de logement et de mobilité.

L'attractivité du Sillon alpin et la durabilité de son développement économique sont menacés.

I.4) Une économie dynamique dans le Sillon alpin face à des enjeux d'adaptation et de développement

Le dynamisme économique des Alpes du Nord prend appui sur des leviers puissants et diversifiés. Le secteur industriel reste essentiel pour l'économie nord-alpine, avec plus de 50 000 salariés sur la région grenobloise. L'industrie a perdu 20 % de ses emplois entre 1975 et 2000 ; c'est moins que l'industrie française en général (26%). Les emplois industriels se sont mieux maintenus à Annecy (-5%) qu'à Chambéry (-16%) et Grenoble (-20%) et se sont littéralement effondrés dans le Genevois franco-suisse (-38%).

Certes, la présence de grands groupes industriels est un élément primordial de ce territoire, mais le poids des entreprises de moins de 50 salariés se renforce ; c'est, de plus, la seule catégorie créatrice d'emplois.

I.4.1) Des sites économiques stratégiques

Les différentes agglomérations des Alpes du Nord et les vallées forment des bassins d'emplois et d'activités qui ont chacun leurs caractéristiques, en matière de spécialisation économique, de politique d'accueil d'entreprises et d'attractivité.

Parmi les bassins urbains, le plus important est celui de l'agglomération grenobloise, qui compte un tiers des salariés industriels des Alpes du Nord. L'industrie traditionnelle y est encore très présente (matériel électrique, équipement professionnel, chimie) mais ce bassin se spécialise dans les activités de haute technologie, avec des entreprises de services informatiques, la recherche-développement et globalement des fonctions métropolitaines. Ainsi, Grenoble compte 60 % des 47 300 emplois métropolitains supérieurs du Sillon alpin, loin devant Annecy (15%) ou Valence (11%).

Sa croissance industrielle soutenue nécessite des besoins d'espace grandissants pour l'activité comme pour le logement et s'étend fortement dans le Grésivaudan et le Voironnais.

La spécialisation du bassin de Chambéry-Aix, sans tradition industrielle affirmée, est moins forte mais en émergence dans les domaines des matériaux (verre, plâtre, métaux), de l'environnement (énergie solaire), des industries agroalimentaires et de la mécanique, avec notamment la création de Savoie-Technolac.

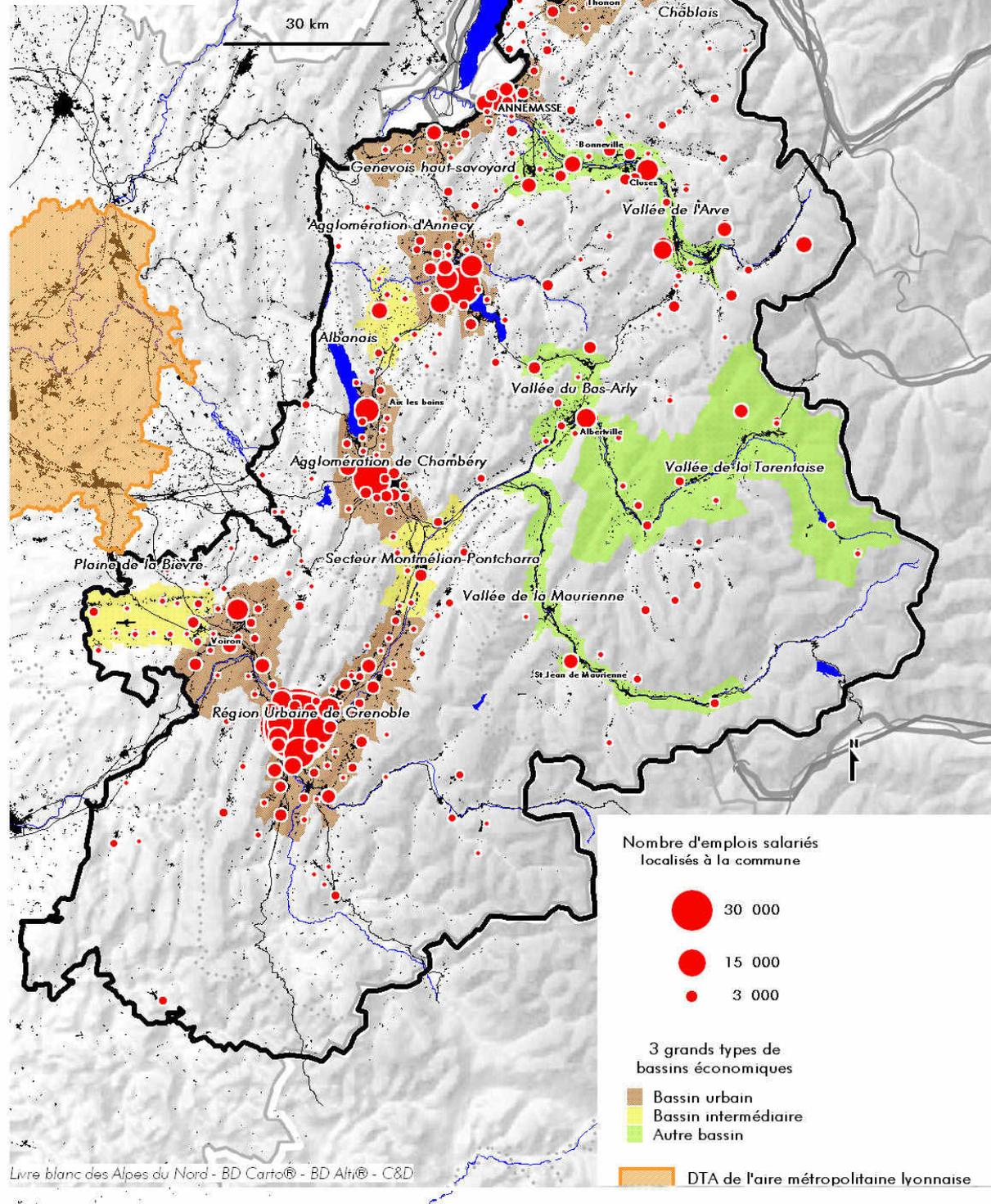
Le bassin annécien a une structure économique proche de celui de Grenoble, avec un équilibre entre l'activité industrielle à forte valeur ajoutée et un secteur tertiaire dynamique lié aux entreprises de haute-technologie.

Le Genevois haut-savoyard est très dépendant économiquement de Genève et son rôle doit s'apprécier en fonction des atouts et fragilités liés à sa position transfrontalière. Il doit se conforter en s'appuyant sur son potentiel technologique avec le centre international d'Archamps. L'industrie traditionnelle (mécanique, pharmacie,...) repose sur des filiales de grands groupes et de nombreuses PME-PMI.

Le Chablais est peu industrialisé et enclavé, mais présente une forte concentration des activités, avec 50% des emplois regroupés dans 4 entreprises, qui sont, certes, enracinées dans le territoire (comme les Eaux d'Evian), mais dont les centres de décision, eux, ne le sont plus.

Dans les bassins intermédiaires, l'augmentation du nombre d'emplois est récente et liée pour partie à un desserrement des emplois et des activités depuis les agglomérations vers ces terrains moins chers et souvent bien desservis. C'est le cas du bassin de l'Albanais en Haute-Savoie, du secteur de Pontcharra-Montmélian en Savoie, de la Plaine de Bièvre, au nord-ouest de Grenoble et de Voiron, en Isère.

RÉPARTITION DES EMPLOIS PERMANENTS DANS LES PRINCIPAUX BASSINS ÉCONOMIQUES DU SILLON ALPIN ET DES VALLÉES



Parmi les vallées, la vallée du Bas-Arly est un des premiers pôles industrialisés des Alpes du Nord, créé dès la fin du XIX^e siècle autour du pôle de l'aciérie d'Ugine, secteur économique redevenu compétitif après la crise des années 1960-1970.

La vallée de l'Arve, très industrielle, est un des plus importants centre à l'échelle mondiale du décolletage, avec plus de 600 entreprises. Les vallées intérieures savoyardes de la Maurienne et de la Tarentaise sont en forte recomposition industrielle, après les restructurations des grands groupes.

L'avenir de l'économie des Alpes du Nord repose sur la capacité des villes à anticiper et à développer en réseau les services et l'environnement attendus par les entreprises ; sur le maintien ou le développement des liens étroits entre industrie, recherche publique ou privée et enseignement supérieur. Même si l'évolution locale vers une économie post-industrielle est amorcée, il demeure nécessaire de maintenir et renforcer l'industrie et le rôle des entreprises de pointe dans les vallées intérieures et le Sillon alpin.

I.4.2) Les hautes technologies, un point fort de l'économie qui doit être mieux affirmé

Le Sillon alpin s'inscrit au sein d'une région européenne structurée autour des trois pôles qui peuvent prétendre à une visibilité au niveau mondial : Grenoble, Lyon, et Genève-Lausanne dans l'axe lémanique prolongeant le Sillon alpin (Lausanne ayant une place plus importante que Genève).

Actuellement, dans le Sillon alpin, hormis la moyenne vallée de l'Arve (la « Technic Vallée ») dans le domaine particulier du décolletage, seules Grenoble et sa région ont su acquérir une visibilité, notamment dans le domaine du numérique avec 27 000 emplois.

L'organisation du développement du Sillon alpin doit se fonder sur une articulation plus étroite encore avec ces trois pôles de renommée internationale mais aussi autour du potentiel de recherche et de formation dont il est doté ; avec de grands équipements scientifiques et des activités industrielles de haute technologie autour des matériaux ou du numérique. La biologie-santé, l'énergie et les énergies nouvelles, ainsi que toutes les sciences de l'environnement sont aussi des domaines présents sur le territoire, à développer.

L'absence d'organisation susceptible de favoriser la recherche de partenaires industriels ne permet pas de tirer pleinement parti de l'ensemble du potentiel du Sillon alpin pour attirer les entreprises extérieures ni d'instaurer la complémentarité entre les sites au lieu de la concurrence actuellement observée.

Pour valoriser et développer les compétences diversifiées existantes et ainsi conforter la place du Sillon alpin en matière de nouvelles technologies, une meilleure organisation entre les acteurs est indispensable ; acteurs publics (collectivités, instituts d'enseignement supérieur...) et mondes de l'entreprise et de l'industrie. C'est un des objectifs des pôles de compétitivité identifiés par le Gouvernement.

I.4.3) L'émergence des pôles de compétitivité

«Un pôle de compétitivité se définit comme la combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques, engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets innovants. Les projets doivent répondre à quatre exigences majeures :

- Etre créateurs de richesses nouvelles (...)
- Pouvoir se positionner sur des marchés mondiaux
- Se fonder sur des partenariats approfondis entre les acteurs (...)
- Définir les objectifs et les moyens d'une stratégie de
- Développement économique. »

Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 12 juillet 2005 – Dossier de presse.

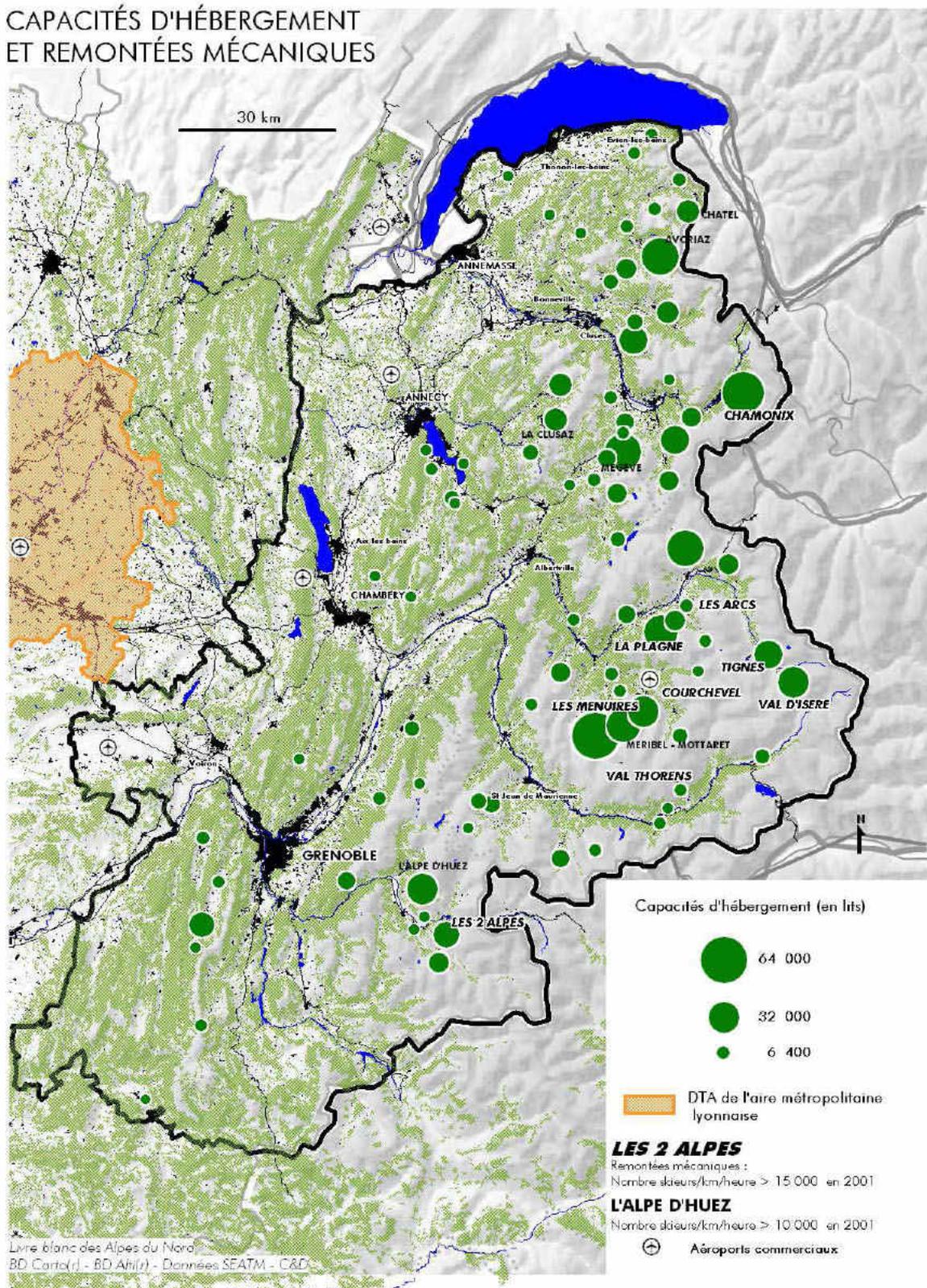
Parmi les 71 pôles de compétitivité identifiés par le CIADT du 12 juillet 2005 et le CIIACT du 5 juillet 2007, onze sont en Rhône-Alpes :

- Arve Industries
- Minalogic (pôle mondial)

- TENERDIS (énergies renouvelables)
- Sports et loisirs (Sporaltec)
- Plasturgie (Plastipolis)
- Loisirs numériques (Imaginove)
- Lyon Biopôle (pôle mondial)
- Chimie Environnement : Axelera (pôle à vocation mondiale)
- Lyon Urban Truck & Bus 2015
- Techtera (textiles, composites ,...)
- Viameca (Ingénierie et création industrielle)

Une évaluation de la politique des pôles de compétitivité a été menée en 2008. 8 des pôles Rhône-Alpins ont atteint les objectifs de la politique des pôles de compétitivité ; 2 ont atteint partiellement ces objectifs ; un pourrait tirer partie d'une reconfiguration en profondeur.

CAPACITÉS D'HÉBERGEMENT ET REMONTÉES MÉCANIQUES



Le moment de puissance d'une remontée mécanique est le produit de son débit montée (en skieurs / h) par sa dénivelée (en km). Sommé pour toutes les remontées mécaniques d'une station, il donne donc le nombre de skieurs pouvant être théoriquement remontés d'un km en 1 heure; c'est donc une donnée très représentative de l'étendue de l'offre de ski alpin, mais qui ne dit bien entendu rien sur l'offre de ski de fond.

I.5) Un secteur touristique puissant qui recèle des faiblesses

I.5.1) Une offre de premier plan dans les massifs

Le tourisme est une activité économique phare dans les Alpes du Nord. Ce territoire est la première zone européenne de sports d'hiver, avec 150 stations et les 2/3 des remontées mécaniques françaises, (exprimés en moment de puissance). Durant l'hiver 2003/2004, environ 37 millions de journées skieurs ont été totalisés, et près de 44 millions de nuitées touristiques. Avec 32 millions de nuitées touristiques entre juin et septembre 2000, le poids du tourisme estival est également significatif en termes d'économie.

Un des avantages concurrentiels du massif des Alpes du Nord réside dans sa double saisonnalité et dans sa double identité : il est en effet à la fois une destination touristique majeure, en raison de sa capacité d'accueil, de la diversité des stations et villages, de ses espaces naturels (réserves naturelles, parcs nationaux et parcs naturels régionaux, lacs et grands sites) et un espace de loisirs de proximité pour la population du bassin de vie, mais aussi des métropoles proches, comme Lyon, Saint Etienne, Valence, Genève et Turin.

Différenciés en termes de potentiels touristiques, de facilités d'accès et de garanties d'enneigement, trois types de sites touristiques sont représentés sur le territoire nord-alpin :

- des systèmes touristiques concentrés et spécialisés de haute montagne, qui sont leaders du produit ski en Tarentaise, Oisans et dans le pays du Mont Blanc ;
- des systèmes polarisés à dominante hivernale pour Belledonne, la Maurienne, le Beaufortain, les Bornes, les Aravis, l'Arly, le Giffre et le Chablais ;
- des systèmes touristiques diffus, à dominante estivale, plutôt en moyenne montagne, dans le Vercors, la Chartreuse et les Bauges.

La capacité d'hébergement touristique est néanmoins très disproportionnée entre les différents départements alpins :

- en Savoie, la Tarentaise compte plus de 370 000 lits touristiques, soit 55 % des lits du département ; la Maurienne 149 000. Trois quarts des lits du département sont concentrés dans ces deux massifs.
- en Haute-Savoie, 45% de l'offre est concentrée dans le massif du Mont-Blanc qui comprend 170 000 lits et dans les "Portes du soleil" avec 90 000 lits à Morzine-Avoriaz ;
- enfin, en Isère, 50% des lits, soit 75 000, sont situés dans l'Oisans.

I.5.2) Des atouts insuffisants à terme

Le tourisme dans les Alpes du Nord est aujourd'hui un atout majeur et représente un poids économique considérable ; il se situe aussi à un moment charnière pour son avenir ; on observe en effet trois tendances aux effets conjugués particulièrement défavorables : une concurrence internationale de plus en plus vive, une demande évolutive, volatile et de plus en plus exigeante et enfin un risque de dégradation globale de l'offre alpine et de son image.

Bien que l'augmentation de la part de la clientèle étrangère laisse entrevoir des opportunités face à la stagnation du nombre de nuitées des français à la montagne, il est légitime de se demander si ce tourisme intercontinental se développera à l'avantage des montagnes françaises.

Face aux attentes de la clientèle, le risque de décalage entre l'offre touristique de montagne et les nouveaux comportements d'une clientèle diversifiée et changeante est réel. La montagne est exigeante, austère et sportive, alors même que s'exprime une demande d'activités ludiques et de vitalité douce, mettant en avant l'harmonie et la pureté.

La pérennité des hébergements et équipements, créés rapidement sur des critères de confort et de sécurité aujourd'hui dépassés, oblige les stations de sports d'hiver à renouveler et adapter des équipements lourds. Plus de 100 000 lits dans l'ensemble du massif des Alpes du Nord appartiennent à un parc locatif privé vieillissant, exigu, parfois dégradé. Le poids financier considérable de la rénovation qui s'impose, les difficultés techniques liées aux modes de construction, le nombre et la dispersion des propriétaires, les formules de copropriété en temps partagé forment des obstacles difficiles : chaque année, 1 à 1,5 % du parc locatif touristique sort du marché pour cause d'inadéquation de l'offre à la demande.

Les dispositions en faveur de la réhabilitation de l'immobilier touristique offrent des outils à développer (Opération de Rénovation de l'Immobilier de Loisirs (ORIL), Village Résidentiel de Tourisme (VRT)). En parallèle, les mesures fiscales incitatives favorisant la construction d'un parc locatif neuf dans les zones défavorisées (classées en Zone de Revitalisation Rurale -ZRR-) peuvent s'avérer concurrentes des actions entreprises en faveur de la réhabilitation de certains territoires, la Maurienne en particulier. La mauvaise articulation des procédures et projets peut ainsi ruiner les efforts faits.

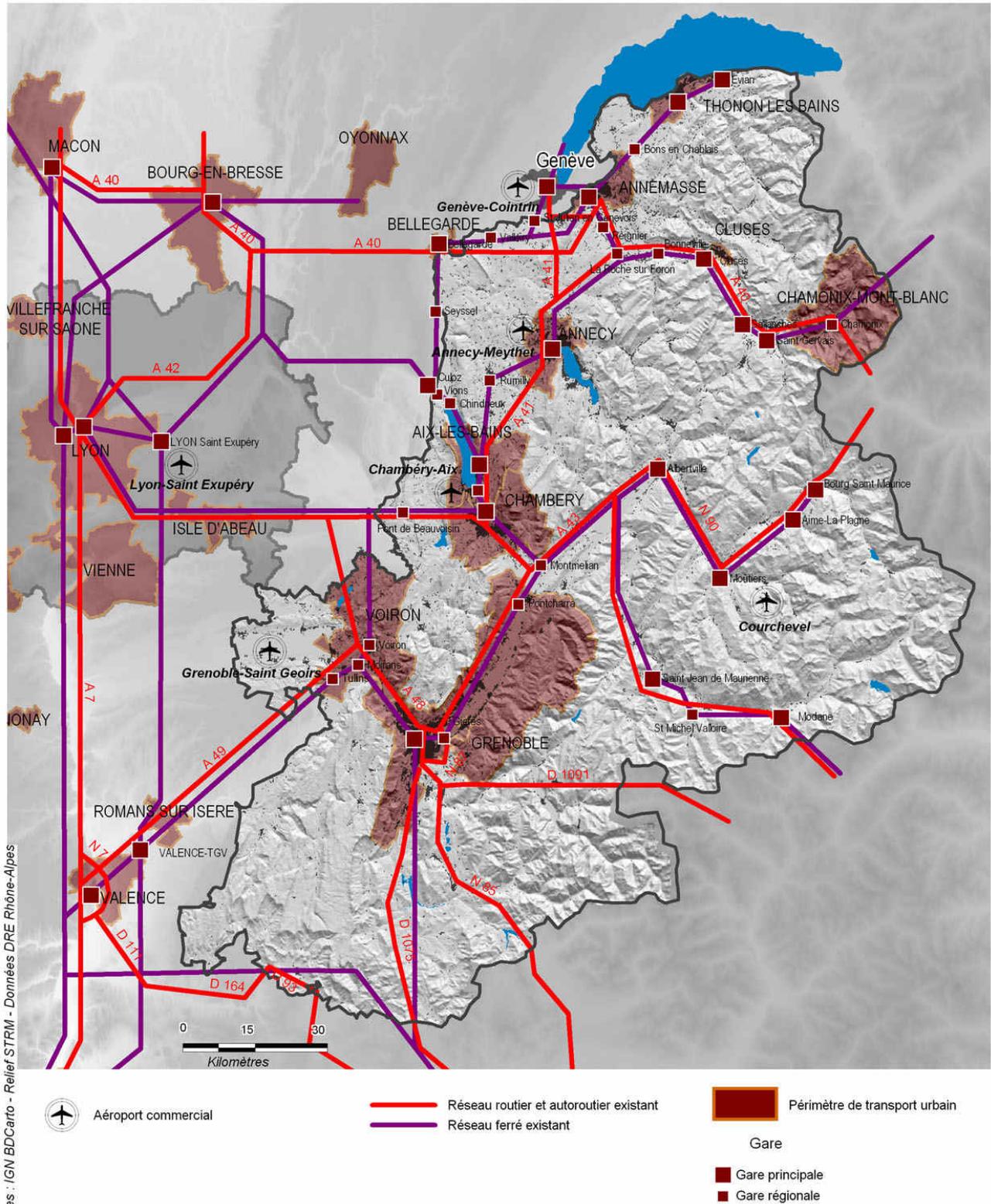
L'urbanisation des stations, en perpétuelle évolution, appelle une véritable réflexion de projet urbain. L'ajout de nouvelles constructions au gré des opportunités et l'occupation croissante de l'espace par l'automobile a donné un caractère disparate, parfois anarchique, aux stations ; au-delà de la seule qualité spatiale, ces pratiques conduisent à un mauvais fonctionnement de l'outil station de sports d'hiver et nuisent à sa performance économique. Par ailleurs, les attentes, exigences et activités des clientèles évoluant, et se diversifiant, il faut réserver des espaces pour d'autres pratiques et réaménager les espaces publics.

L'offre routière des Alpes du Nord est dans son ensemble conséquente et en continuelle augmentation ; des difficultés d'accès demeurent cependant en période de pointe, notamment dans la desserte terminale des stations, ce qui pose le problème du positionnement de l'offre touristique, de la cohérence de son évolution avec une offre multimodale de transport, inégale selon les vallées.

Le développement et la pérennité d'une offre touristique compétitive ne peuvent se faire sans avancée significative en matière de logement des saisonniers et des résidents. Hormis la question du logement, leurs conditions de vie et de celles de leurs familles appellent aussi des efforts en matière de déplacements quotidiens, de services publics et d'équipements, de formation professionnelle.

Enfin, la qualité de l'environnement et des paysages, et plus généralement de l'image perçue de ce patrimoine naturel et culturel emblématique, est primordiale. Cela doit conduire les acteurs locaux du tourisme à résister à la facilité de consommer, au coup par coup et de manière extensive, de nouveaux espaces naturels pour assurer leur développement. Par exemple, pour faire face aux déficits chroniques d'enneigement à basse altitude, certaines stations se déploient vers les hauteurs, sur des espaces vierges pouvant être d'un grand intérêt biologique ou patrimonial ou se dotent d'équipements de production de neige de culture qui posent alors des problèmes de gestion de la ressource en eau.

Face à ces questions d'ordres économique, social et environnemental, la capacité des collectivités et des professionnels à construire des réseaux de solidarités et à s'organiser dans ce but conditionne le devenir du tourisme dans les Alpes du Nord. La dispersion et la multiplicité des acteurs et des sites touristiques, la concurrence infra-alpine sont autant de freins et de difficultés à surmonter.



I.6) Des réseaux de transport stratégiques qui ont leurs limites

Malgré le relief pénalisant les déplacements, les Alpes du Nord sont historiquement un des principaux points de passage en Europe pour le franchissement de la barrière alpine : un trafic de transit important se superpose aux déplacements d'échange et aux déplacements internes au territoire.

La poursuite d'un développement économique du Sillon alpin conciliant la préservation du cadre de vie et la qualité des espaces urbains, naturels et ruraux suppose une maîtrise des déplacements : celle-ci peut s'opérer à travers un rééquilibrage au bénéfice du fer et des transports collectifs à l'échelle des traversées alpines, à l'échelle du Sillon alpin, au sein des agglomérations ainsi que pour l'accès aux massifs.

I.6.1) Les enjeux internationaux des traversées alpines et la liaison ferroviaire transalpine

Depuis 1970, à travers les passages français des Alpes du Nord, les tonnages de marchandises ont été multipliés par 4 ; la part de marché de la route est passée d'environ 25 % en 1970 à près de 80 % du tonnage des marchandises transportées (pour 20 % par le fer). D'ici 2025, on estime que près de 170 millions de tonnes de marchandises traverseront l'arc alpin occidental, dont 80 millions de tonnes pour les tunnels transalpins français ; ces tonnages devront se répartir entre la route et le fer, selon les objectifs définis par les orientations du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, à la suite de l'abrogation des Schémas Multimodaux de Services Collectifs de Transport (SMSCT) par l'ordonnance du 8 juin 2005 portant suppression des SMSCT.

En matière de fret ferroviaire, à partir des objectifs du CIADT, les prévisions de trafic ont été actualisées par le ministère des Transports. Les projections réalisées à l'horizon 2025 s'appuient sur une hypothèse de croissance économique de +1,9% par an, soit une hausse plus modérée que l'évolution de +2,3% enregistrée antérieurement. Concernant le transport de marchandises, après une forte progression du mode routier au détriment des modes ferroviaire et fluvial entre 1980 et 2002, le fret ferroviaire devrait progresser avec une croissance de +1,2% par an d'ici 2025 (contre une stabilité depuis 1986), en assurant la qualité de service attendue par les utilisateurs. (Source : *La demande de transport, 2025-* Ministère des transports - DAEI-SES- octobre 2004).

Pour les traversées alpines, l'objectif reste à long terme la circulation de 280 trains de fret par jour, transportant 40 millions de tonnes par an, ce qui rend nécessaire la réalisation du nouveau tunnel international entre la France et l'Italie et des tunnels sous Chartreuse et Belledonne, pour assurer ce service sans obérer l'amélioration de l'offre de transport pour les voyageurs.

Ces infrastructures qui constituent la liaison ferroviaire transalpine (LFT) permettront d'offrir au fret ferroviaire un service à qualité garantie et lui redonnant la compétitivité et l'attractivité par rapport au mode routier, mais aussi d'améliorer l'offre de transports de voyageurs.

I.6.2) Un réseau routier et autoroutier important et qui se renforce

Sur les infrastructures routières des Alpes du Nord, se superposent du transit international, des flux urbains et périurbains en forte augmentation et, enfin, des flux d'échanges dus à une activité économique et touristique soutenue. Le fonctionnement des infrastructures existantes se dégrade, en termes de qualité de service, de fluidité et de sécurité dans l'ensemble de ce territoire.

Le réseau routier et autoroutier, infrastructures actuelles et projets structurant du Sillon alpin, est composé de :

- Un réseau autoroutier actuel de 566 km construits en 30 ans seulement, dont 84 km de sections gratuites autour des agglomérations avec de nombreux diffuseurs : il est très fréquenté avec des moyennes de 20 000 véh/j sur le réseau à péage, dont environ 2 800 poids lourds par jour ; et de 74 000 véh/j sur le réseau hors péage, dont environ 4 200 poids lourds par jour ;

Pour décharger les voiries locales et sécuriser les déplacements, le réseau concédé offre des formules d'abonnement pour les déplacements domicile-travail, contribuant de ce fait à la saturation des infrastructures périurbaines et urbaines, à la faible part des transports collectifs dans les déplacements périurbains ainsi qu'à l'étalement urbain. La saturation risque de s'aggraver à Grenoble et à un degré moindre sur la voie rapide urbaine de Chambéry et l'A 40 dans le Genevois haut-savoyard.

- Un réseau routier national et départemental qui structure plus finement le territoire : le réseau structurant est le plus souvent doublé par les autoroutes concédées et a donc rôle de desserte locale ; parmi les axes les plus importants figure au nord du territoire, la RD 1508 entre Ugine, Annecy et Bellegarde-sur-Valserine qui nécessite d'être aménagée ; ou la RN 201 entre Chambéry, Annecy et Saint Julien en Genevois, dont la fonction structurante est désormais assurée par l'autoroute A41.
- Des projets pour l'aménagement du réseau autoroutier et routier structurant : 150km de nouveaux itinéraires sont en projet, notamment l'A41 au nord d'Annecy entre Villy le Pelloux et Saint Julien en Genevois, mise en service en 2008; le contournement autoroutier de Chambéry, la liaison Grenoble-Sisteron ; la rocade Nord de Grenoble (liaison A 48-A 41) et à plus long terme la tangentielle nord-sud (liaison A48-A51) ; le désenclavement routier du Chablais, auxquels s'ajoutent treize projets d'aménagement de diffuseurs. L'opportunité de ces projets sera examinée dans le cadre du Grenelle de l'environnement et précisée dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.

I.6.3) Un réseau ferroviaire insuffisant pour accéder à certaines parties du territoire et pour l'irriguer

Trains de fret, trains de voyageurs à grande vitesse, trains grandes lignes ou trains régionaux, le réseau ferré actuel et futur se décompose de la façon suivante :

- Un réseau ferroviaire homogène et relativement performant pour les liaisons Est-Ouest vers les villes du Sillon alpin et surtout vers le tunnel du Mont-Cenis, mais insuffisant vers la Haute-Savoie ; très hétérogène pour les liaisons Nord-Sud – et même dégradé en Haute-Savoie ; actuellement raccordé au sud dans des conditions techniques insatisfaisantes vers la vallée du Rhône (liaison Valence-Grenoble) ; sans raccordement avec le réseau suisse. On ne peut pas parler de qualité d'offre pour les échanges interurbains ni pour les trajets transfrontaliers ;
- Une offre de transport ferré régional réelle et qui s'améliore, actuellement fréquentée par environ 10 000 voyageurs par jour sur l'axe du Sillon alpin, avec des temps de parcours plus ou moins compétitifs selon les sections.
- Des projets ferroviaires nombreux pour les voyageurs et pour le fret : outre la réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine (LFT) et l'augmentation des services dans la Cluse de Chambéry, la desserte TGV sera améliorée avec la modernisation de la ligne du Haut Bugey qui permettra une liaison rapide entre Paris et Genève et ainsi une meilleure liaison entre la capitale et l'agglomération transfrontalière d'une part, et une partie du nord de la Haute-Savoie, d'autre part. De plus, le projet Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) entre les gares d'Annemasse et Genève permettra la mise en place d'un véritable réseau ferroviaire à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise mais aussi à l'échelle du réseau régional alpin, bien relié au réseau suisse.

Ainsi, l'offre régionale devra à terme devenir une véritable alternative à la route avec à la mise en service de liaisons de type TERGV entre Lyon et les villes du Sillon alpin ; ainsi qu'avec les opérations inscrites au Contrat de Projet Etat-Région (CPER) 2007-2013, notamment entre Valence, Grenoble et Chambéry, et dans le périurbain grenoblois.

I.6.4) Des transports collectifs interurbains encore trop peu complémentaires au train

L'offre en transports collectifs interurbains, publique et privée, empruntant l'ensemble des réseaux routiers, est non négligeable, en particulier en Savoie et dans l'Isère, mais se heurte à des difficultés de positionnement et de lisibilité. Pourtant, l'autocar interurbain peut s'avérer complémentaire de l'offre ferroviaire lorsque cette dernière est peu performante, comme aujourd'hui dans le Genevois. Dans l'attente d'une amélioration du niveau de service des lignes ferroviaires, le développement de liaisons express par autocars sur autoroute peut devenir ainsi une solution intéressante, moyennant une politique tarifaire et de communication adaptée.

I.6.5) Des réseaux de transports urbains inégaux

Dans les grandes agglomérations, une offre en transports collectifs urbains conséquente et diversifiée existe à Grenoble, Chambéry-Aix et Annecy. Cette offre, encore très insuffisante pour les agglomérations de la Haute Savoie, est difficile à organiser, du fait de la dispersion de l'urbanisation, notamment dans le Genevois. A Grenoble, où l'offre est très performante, avec trois lignes de tramway et de nombreuses lignes de bus en site propre, l'usage du réseau de transport en commun est élevé. En effet, en 2007, 187 voyages en transports collectifs urbains sont effectués chaque année par habitant (à comparer à la moyenne nationale des agglomérations de plus de 300 000 habitants, qui est de 148 voyages par an et par habitant).

A Chambéry et Annecy, la fréquentation est plus faible (respectivement 74 et 95 voyages par an et par habitant en 2007), ce qui est un résultat assez moyen, lorsqu'il est comparé à des villes de taille équivalente qui ont un réseau beaucoup plus développé et donc plus utilisé. Ainsi, à Besançon, la fréquentation s'élève à 133 voyages annuels par personne, grâce une politique en faveur des transports collectifs soutenue depuis plus de 20 ans. A Annemasse, l'usage des transports urbains est seulement de 51 voyages annuels par habitant en 2007 : bien qu'en augmentation ces dernières années, le potentiel de développement est donc encore élevé.

L'objectif pour les transports urbains, et pour assurer une mobilité durable à l'ensemble des habitants, réside certes dans le développement de l'offre et de l'intermodalité, mais surtout dans la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) rendus obligatoires par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) dans les agglomérations d'Annemasse, d'Annecy, de Chambéry et de Grenoble. Le développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes forts de transports collectifs est de nature à inciter à un usage de ce mode qui suppose une demande massifiée ; et à un report modal significatif de la voiture vers des modes moins polluants.

I.6.6) Des aéroports internationaux aux portes du territoire

Deux aéroports internationaux, Lyon-Saint Exupéry et Genève-Cointrin, situés aux marges des Alpes du Nord, desservent le territoire. Les trois aéroports secondaires du Sillon alpin ont chacun des fonctions différenciées : plutôt clientèle d'affaires à Annecy-Meythet (59 000 voyageurs au total en 2008), plutôt charter-ski à Chambéry-Aix (270 000 voyageurs en 2008) et surtout des vols charters et les vols à bas prix à Grenoble-Saint-Geoirs (469 777 voyageurs en 2008). Le trafic a fortement augmenté ces 5 dernières années dans ces 2 aéroports avec le développement de l'offre « low cost ».

I.6.7) Une accessibilité sous contrainte des massifs et des stations

Les accès aux massifs et stations de sport d'hiver se font à 75% en voiture, grâce aux investissements continus et massifs réalisés en matière d'offre routière et autoroutière. L'accessibilité ferroviaire est moins performante, moins d'investissements y sont consacrés. Les points de congestion en période de pointe hivernale, sur les itinéraires principaux autoroutiers ou routiers sont récurrents ; la desserte terminale des stations, l'organisation de l'accès, des modalités d'accueil en station et les calendriers ne contribuent pas à écrêter les pointes. Les difficultés sont particulièrement sensibles dans les massifs de la Tarentaise, du Vercors et de l'Oisans, ainsi qu'en Haute-Savoie ; des problèmes existent aussi en été et au retour de ski en week-end ou à la journée.

Même si des dispositifs de surveillance, d'information et de régulation existent déjà (PC CESAR et OSIRIS), l'amélioration de la régulation est encore nécessaire, tant pour des raisons de sécurité et de circulation routière que pour des raisons de compétitivité économique et commerciale. De plus, certains accès sont soumis à des risques naturels qui font l'objet de surveillances adaptées (glissement de terrains, chute de rochers, inondations...).

L'offre ferroviaire est très inégale selon les massifs, inexistante dans l'Oisans. Elle dessert les gares de fond de vallée. Celles-ci sont assez proches des stations en Tarentaise et en Maurienne, où le transport ferré permet d'acheminer une part significative des touristes en période de pointe, sauf dans les parties hautes de ces vallées. En revanche, l'offre et les temps de parcours sont nettement moins attractifs dans les massifs hauts-savoyards. Par ailleurs, si le train est pertinent pour les parisiens pour lesquels l'offre est établie, il l'est moins pour les clientèles étrangères, et ne l'est pas du tout pour celles de proximité. Aussi la part modale du train, plus élevée en Savoie, varie-t-elle suivant les périodes et les destinations en fonction des clientèles.

La desserte aérienne peut être intéressante si le temps de parcours du trajet terminal, même de 100 ou 150 km, est attractif en car ou en véhicule individuel.

L'accessibilité routière aux massifs et stations, déjà de bon niveau, est en constante amélioration ; l'État et des conseils généraux, financent une sécurisation des itinéraires routiers et des aménagements de capacité.

Cependant la route, notamment dans les vallées du Mont Blanc et de la Maurienne, joue le double rôle d'itinéraire d'accès aux stations touristique et d'itinéraire de franchissement des Alpes ; le conflit entre les deux types de trafic est source d'insécurité, de nuisances et de dégradation du niveau de service. Certes, la desserte par train bénéficiera des restructurations de lignes concomitantes à la réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine, qui amélioreront l'accès aux fonds de vallée puis aux stations. Mais, plus complètement, toute l'organisation de la chaîne de transport collectif, incluant la desserte terminale aux stations depuis les gares ou aéroports et la desserte interne, est à construire pour le bon fonctionnement de l'activité touristique et des traversées alpines, deux activités économiques spécifiques aux Alpes du Nord.

D'une façon plus générale, l'absence trop fréquente de lien fort entre projets de développement des massifs et capacité des accès, notamment routiers, y compris dans leur transcription dans les documents d'urbanisme, a souvent conduit à la fois à des problèmes d'engorgements récurrents et à une urbanisation peu et mal maîtrisée.

1.6.8) Des réseaux de transport d'énergie et d'information et de communication

Les réseaux de transport d'énergie :

Une estimation au prorata de la population permet d'évaluer la consommation électrique totale du territoire de la DTA des Alpes du Nord à 14 900 GWh (évaluation réalisée en 2000). Elle est en constante augmentation. Les agglomérations annecienne et grenobloise sont déjà confrontées à des difficultés pour satisfaire, avec les installations et ouvrages existants, les besoins en énergie électrique de leurs populations et entreprises.

Les mesures visant à une maîtrise de la demande d'électricité et au développement de la production décentralisée, telles qu'elles sont prévues dans le Schéma de Services Collectifs Energie et mises en œuvre dans le programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique, contribueront à atténuer cette tendance mais ne suffiront pas à l'inverser.

En conséquence, de nouveaux ouvrages de transport d'électricité devront être construits en vue, soit d'acheminer l'énergie depuis les grandes centrales de production, soit d'optimiser le bon fonctionnement de ces dernières (dont les centrales hydrauliques de la région).

Le réseau de transport d'électricité, exploité par Réseau de Transport d'Electricité (RTE), comprend les lignes et postes de transformation d'une tension supérieure ou égale à 63 kV et fait l'objet de différents projets et travaux de renforcement : l'axe Annecy-Thônes et la liaison 400 kV Lyon-Chambéry en font partie.

Les réseaux d'information et de communication :

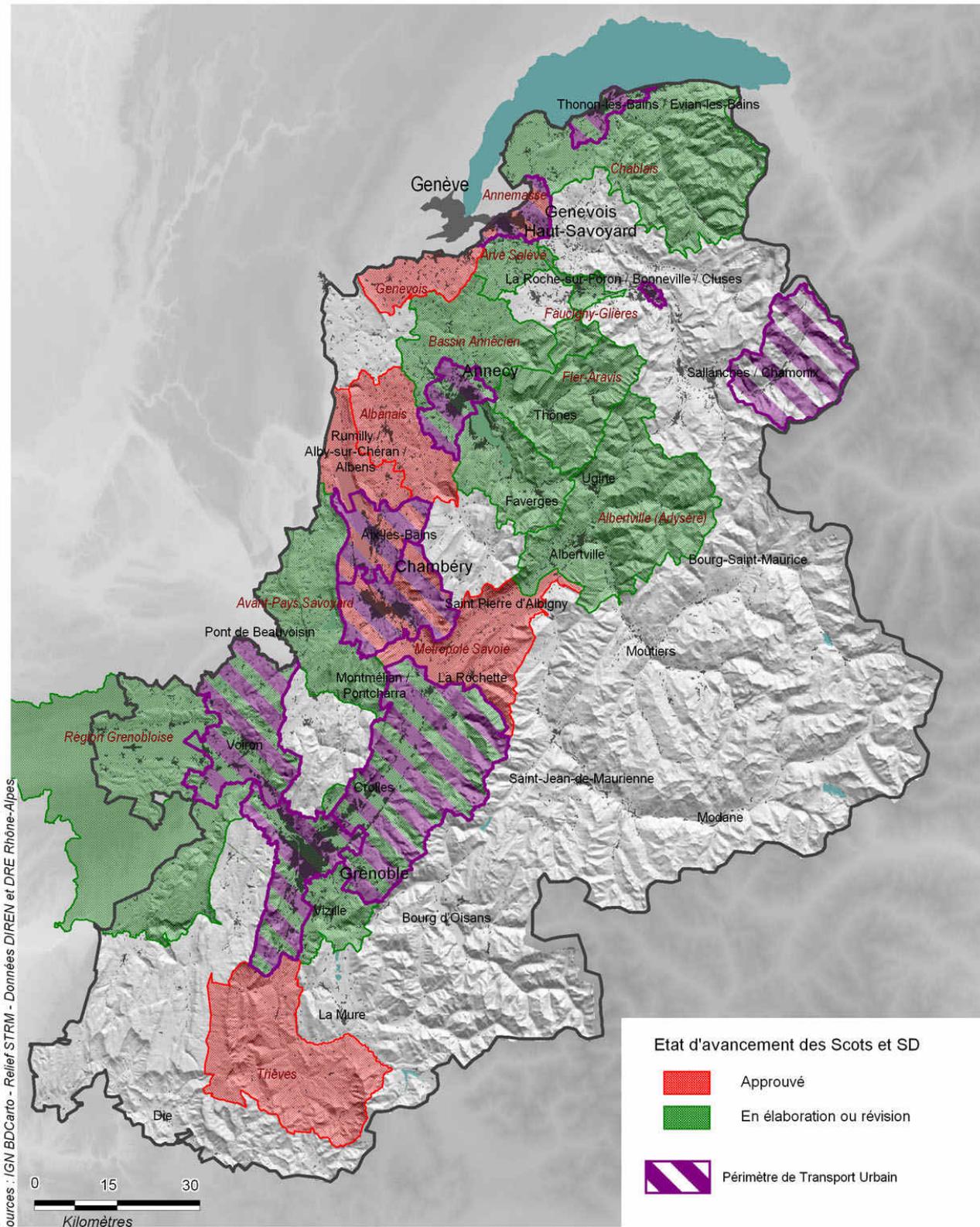
Les réseaux à haut débit existent dans l'aire de la DTA des Alpes du Nord ; des équipements en fibre optique sont situés principalement le long des autoroutes ; les grandes agglomérations sont bien desservies et disposent de capacités importantes. Le défi le plus important à relever est de permettre la desserte de tout le territoire et non plus seulement des principales agglomérations situées au plus près des voies de communications, afin de ne pas aggraver les déséquilibres territoriaux dans le domaine numérique.

1.7) Un contexte institutionnel complexe

Couvrant complètement les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie, une grande partie de l'Isère et le nord de la Drôme, le territoire des Alpes du Nord n'est pas homogène tant en termes de coopération intercommunale que de documents de planification en urbanisme ou de structures de gestions des espaces naturels.

1.7.1) De nombreuses structures intercommunales et des SCoT en cours d'élaboration

Des structures importantes existent depuis quelques années, d'autres sont plus récentes et résultent de la création de communautés d'agglomération et de nombreuses communautés de communes ; elles formalisent certes un développement des solidarités en matière de gestion de l'espace mais à des échelles souvent très limitées.



En Isère et en Savoie, ces réflexions portent sur de vastes périmètres qui correspondent au fonctionnement des aires urbaines de Grenoble (243 communes) et de Chambéry-Aix (103 communes), soit des périmètres beaucoup plus larges que les communautés d'agglomération. Des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) sont également en cours d'élaboration autour d'Albertville-Ugine et sur l'avant-pays savoyard. Une démarche du même type est initiée en 2009 sur le territoire Tarentaise-Vanoise. Enfin, la vallée de la Maurienne est actuellement dépourvue de démarche de planification intercommunale.

Dans le nord du Sillon alpin, en Haute-Savoie, dans les agglomérations principales (Annecy, Genevois, Chablais) les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) sont en cours ou approuvés, même si, à Annemasse, le SCoT porte sur 12 communes seulement, ce qui ne correspond pas au bassin de vie de l'agglomération. En vallée d'Arve, seul le pôle de Bonneville est pourvu d'une intercommunalité compétente en matière de SCoT. En amont de ce territoire, vallée et espaces de montagne sont encore dépourvus de structuration intercommunale ayant compétence en matière d'aménagement du territoire.

I.7.2) Des structures pour la gestion des parcs naturels

Les Parcs Nationaux de la Vanoise et des Écrins sont des acteurs essentiels pour la protection et la valorisation d'un environnement emblématique.

Dans les Parcs Naturels Régionaux des Bauges, de Chartreuse et du Vercors, les chartes de parcs constituent le cœur d'un projet de territoire pour un développement économique et social durable, le maintien de l'activité agricole, la préservation des patrimoines naturels, paysagers et culturels et la maîtrise de l'expansion urbaine, notamment sur les piémonts.

Dans les espaces naturels et au sein des massifs bordant le Sillon alpin, il existe des projets de charte paysagère et d'accueil touristique pour l'Espace Belledonne et le Giffre. La directive de protection et de mise en valeur des paysages du Mont-Salève a été validée et publiée au JO du 29/02/2008. L'association Espace Mont Blanc est une structure légère de concertation regroupant les communes françaises de la conférence transfrontalière Mont-Blanc. Mais de nombreux territoires sensibles ne sont cependant pris en charge par aucune structure spécifique.

I.7.3) Le développement de la coopération métropolitaine

Depuis quelques années, différentes démarches initiées par les acteurs institutionnels locaux tendent à renforcer la cohérence interne à ce territoire et à accompagner une dynamique de structuration urbaine multipolaire :

- Le réseau des villes-centres du Sillon alpin avec Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Annemasse et Genève permet de définir des positions communes sur les grands dossiers ;
- La conférence des départements du Sillon alpin a rédigé une charte d'objectifs en 2000, doublée d'une convention de coopération ;
- L'Assemblée des pays de Savoie, regroupant les départements de Savoie et Haute-Savoie, qui est chargée d'actions en matière d'aménagement du territoire et d'infrastructures de transport ;
- Dans le secteur franco-genevois, le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), instance de coopération franco-suisse a élaboré, en 1996, la Charte d'aménagement de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise. En 2003, l'ensemble des collectivités françaises et genevoises ont signé la charte de développement des transports publics régionaux (DTPR) qui définit les orientations et différents projets pour une amélioration significative des transports dans le bassin. Enfin, en 2004, les acteurs locaux français et suisses ont engagé l'élaboration d'un projet d'agglomération transfrontalière : le 5 décembre 2007, la charte d'Engagement du projet d'agglomération franco-valdo-genevois a été signée par les partenaires français et suisses ;
- Dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR, parmi les quinze projets retenus au plan national en 2005, figurent les deux projets rhonalpins, l'un présenté par la conférence des villes et agglomération de Rhône-Alpes, la région urbaine de Lyon et le Sillon alpin, l'autre présenté par la métropole franco-valdo-genevoise. Ces deux projets intéressent le territoire des Alpes du nord.

Pour la DATAR, avec la démarche de coopération métropolitaine, "l'ambition gouvernementale est d'accompagner les métropoles françaises pour les aider à se hisser dans la compétition européenne ou mondiale des villes et les conforter dans leur rôle d'entraînement des économies régionales avec trois priorités : aider les métropoles qui en feront la demande à développer leurs fonctions métropolitaines supérieures, mobiliser progressivement les politiques sectorielles de l'Etat dans le champ de ses compétences et encourager la mise en place d'une coopération métropolitaine souple mobilisant les grandes villes et les villes moyennes qui les entourent avec une ingénierie adaptée." (*Note de la DATAR du 3 août 2005*)

Ces dynamiques à différentes échelles, intercommunales, interdépartementales ou de réseaux de villes sont réelles, et contribuent à définir un projet partagé par tous sur des territoires élargis, d'une part le Sillon alpin résitué dans la région Rhône-Alpes, et d'autre part, l'agglomération transfrontalière franco-genevoise elle aussi replacée à l'échelle régionale. Pourtant, ces approches métropolitaines fort intéressantes doivent aussi être inscrites dans une vision stratégique de l'avenir des Alpes du Nord, pour que les différents acteurs définissent et mettent en œuvre des actions coordonnées et cohérentes de développement et de préservation de ce territoire remarquable et fragile.

I.8) Conclusion du diagnostic

Les Alpes du Nord sont un territoire remarquable mais fragile, développé autour d'un ensemble de pôles urbains dynamiques et attractifs. La poursuite des évolutions démographiques, si elle se maintenait au même rythme, conduirait à accueillir environ 120 000 nouveaux habitants sur les seules aires urbaines de Grenoble, Chambéry-Aix, Annecy et Annemasse d'ici 2020.

Le prolongement des tendances actuelles en matière de consommation d'espaces naturels et ruraux, de modes d'urbanisation et de déplacements, conduirait parallèlement à dégrader la qualité exceptionnelle du cadre de vie et à nuire à l'attractivité et à la compétitivité des Alpes du Nord à l'échelle européenne. Ces perspectives défavorables rendent vitales une anticipation volontariste et une action régulatrice forte pour corriger les dysfonctionnements menaçant les Alpes du Nord.

De plus, les caractéristiques alpines de cet espace conduisent à des liens étroits entre territoires de montagne et territoires de vallées : les choix d'aménagement concernant les uns ont des incidences pour les autres. Ainsi, la réduction des espaces agricoles de vallée aggrave les risques de déprise agricole en montagne ; de même, l'accroissement de consommation d'eau pour le développement touristique en montagne appauvrit la ressource en eau dans les vallées. Les solidarités territoriales entre l'amont et l'aval, tant en termes de ressources naturelles que de fonctionnement des territoires, constituent donc des questions importantes pour le développement durable des Alpes du nord.

Concernant la pérennité du potentiel touristique, la plupart des stations ont besoin de restructuration des domaines skiables et de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'amélioration du cadre urbain, mais aussi d'offrir de meilleures conditions de vie (logement, services, formation) aux saisonniers comme aux résidents, dans un contexte international de plus en plus concurrentiel et d'évolutions profondes des attentes de la clientèle.

Ainsi, les enjeux se situent à une échelle prospective à long terme (20 ans), plus lointaine que celle des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), il est nécessaire d'adopter une échelle de réflexion élargie. Le périmètre très vaste retenu pour cette DTA des Alpes du Nord permet d'aborder les problématiques posées dans leur globalité.

Dans un contexte de morcellement institutionnel et d'émiettement des compétences, il appartient à l'Etat et aux collectivités de définir une stratégie cohérente et volontariste pour assurer un développement durable du territoire des Alpes du Nord. Cette stratégie, ou bien encore ce cadre de cohérence, fédérateur à l'échelle des Alpes du Nord, et partagé par l'ensemble des acteurs publics du territoire, est présenté dans le chapitre suivant.

CHAPITRE 2

OBJECTIFS

II) Objectifs pour le développement durable des Alpes du nord : une ambition métropolitaine dans un espace alpin préservé

Le diagnostic met en évidence les forces et les faiblesses des Alpes du Nord. Il conduit logiquement à apprécier comment l'inflexion dans la mise en œuvre des politiques publiques permet d'atteindre les objectifs de développement durable déclinés au fil de plusieurs thématiques. Ces orientations possibles ont pour objectif un développement qui conforterait les points forts et le potentiel du Sillon alpin en remédiant aux dysfonctionnements et faiblesses.

Le développement durable d'un territoire, tel qu'il est compris dans ce document, suppose d'assurer le caractère pérenne et solidaire du développement, de le rendre supportable pour les générations futures : cela touche à la fois l'efficacité économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement comme ressource naturelle. Il ne s'agit pas là d'un développement égalitaire, mais un développement diversifié, équilibré et solidaire, dans le respect de l'identité économique, culturelle et patrimoniale de chaque territoire. La mise en œuvre des politiques permettant d'atteindre ce type de développement doit alors rassembler les collectivités locales, l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et l'Etat dans une même vision.

Ces objectifs coïncident avec ceux que la France s'est fixée dans le cadre de ses politiques publiques ou auxquels elle a souscrit dans le cadre de ses engagements internationaux (Convention alpine...). En outre, l'État est également garant de la cohérence d'un cadre de développement à une échelle plus large notamment du fait de la place particulière des Alpes du Nord par rapport aux autres régions d'une part, à l'Italie et à la Suisse d'autre part, aux pays européens enfin.

Dans ce cadre, il paraît souhaitable, à l'avenir, de rechercher un développement plus structuré du territoire :

- plus qualitatif que quantitatif,
- conciliant le dynamisme économique et universitaire avec une gestion économe de l'espace et un développement accru des transports collectifs et ferroviaires,
- conciliant l'aménagement de l'espace et la préservation de territoires naturels,
- articulant la complémentarité entre les espaces d'altitude, les coteaux et les fonds de vallées.

Ce développement du territoire serait conçu aussi comme un outil de restructuration ou de renforcement de l'existant dans les territoires où il est fragilisé.

Ainsi, les orientations proposées pour ce territoire sont :

- 1. Organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire**
- 2. Garantir le droit au logement, par une offre diversifiée et accessible à tous**
- 3. Préserver un système d'espaces naturels et ruraux et les ressources naturelles et patrimoniales**
- 4. Organiser la poursuite du développement économique, et s'appuyer sur les pôles de compétitivité**
- 5. Pérenniser le potentiel touristique**
- 6. Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internationales**

II.1) Organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire

La dynamique socio-économique remarquable du Sillon alpin joue un rôle d'entraînement pour l'ensemble géographique des Alpes du Nord dans ses parties française, italienne et suisse.

La croissance démographique très soutenue depuis plusieurs décennies semble devoir se poursuivre dans au moins trois secteurs géographiques :

- dans l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan avec les entreprises de haute technologie,
- en Savoie avec, notamment les incidences du chantier puis l'activité de la Liaison Ferroviaire Transalpine,
- en Haute-Savoie, compte tenu de l'attractivité du département par rapport à l'agglomération transfrontalière et avec la mise en œuvre des accords bilatéraux.

Cette croissance se caractérise actuellement par une péri-urbanisation importante autour des grandes agglomérations, une forte consommation d'espace agricole et une dégradation des conditions de déplacements telles qu'elles compromettent à terme la compétitivité du Sillon alpin.

Grenoble et sa région ont acquis une visibilité certaine dans la haute technologie, notamment en matière de numérique : le développement de la haute technologie dans le Sillon alpin se construira autour d'un potentiel de formation et de recherche considérable, d'activités industrielles déjà présentes ; en mettant en synergie (et non en concurrence) les potentiels en présence sur le territoire comme le CERN (Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire) à Genève, l'ESRF (European Synchrotron Radiation Facility) à Grenoble, les pôles universitaires de Grenoble, Lyon et Lausanne. C'est ainsi tout au long du Sillon alpin que s'égrèneront le développement économique et, partant, le développement démographique et urbain.

En Savoie, en plus de la dynamique de croissance en cours, à plus long terme, le chantier puis l'exploitation de la Ligne Ferroviaire Transalpine apporteront également une population nouvelle, en particulier dans la vallée de la Maurienne, l'agglomération de Chambéry et la Combe de Savoie, mais aussi une activité nouvelle, à la fois pendant le chantier et après la réalisation. Les équipements liés à ce projet (plate-formes multimodales...) sont à localiser pour un fonctionnement optimal de l'infrastructure mais aussi pour un aménagement territorial cohérent au plan socio-économique et environnemental.

En Haute-Savoie, la mise en œuvre des accords bilatéraux entre l'Union européenne et la Suisse signés en 1999, entrés en vigueur en 2002 et confirmés en 2009, a conduit à une augmentation significative du nombre de travailleurs frontaliers. L'économie genevoise a été fortement stimulée par ces accords bilatéraux. Le solde migratoire dans le département augmente et conduira à un accroissement du nombre de ressortissants suisses qui vont résider en France, augmentant ainsi le solde migratoire dans le département et, encore plus dans la partie frontalière, ainsi que la pression sur le logement. Cette pression est d'autant plus forte que dans la partie genevoise de l'agglomération, les espaces à urbaniser sont volontairement limités pour préserver l'agriculture et les espaces naturels. Avec l'autoroute A41, de nouveaux espaces sont rendus accessibles depuis Genève, ce qui accentue encore la pression en Haute-Savoie.

La maîtrise et l'organisation d'une croissance urbaine qui soit économe en consommation d'espace, de Genève à Grenoble et dans les vallées, est un objectif prioritaire qui s'applique au développement urbain, aux activités économiques dans leur ensemble, aux infrastructures de transport. Cette maîtrise implique une structuration de l'espace urbain et périurbain dans une vision multipolaire, en s'appuyant sur une armature urbaine qui risque d'être fragilisée du fait de son morcellement et qu'il faut conforter en particulier par les transports collectifs urbains et ferroviaires.

Dans ce sens, « refaire la ville sur la ville » est une nécessité : dans les agglomérations, les lieux de la reconquête des espaces urbains en difficulté ou à l'abandon (quartiers en renouvellement, friches...) doivent être les secteurs d'intervention publique prioritaires, avant l'extension urbaine. Dans les plus petites entités, le renforcement des bourgs-centres est aussi à privilégier pour l'urbanisation nouvelle. Les extensions urbaines qui s'avèreraient nécessaires doivent se réaliser autour de l'offre de transports collectifs existante ou à développer.

Concomitamment, la fonction métropolitaine du Sillon alpin est à renforcer par le développement des fonctions urbaines supérieures dans les grandes agglomérations. La mise en réseau des villes doit permettre d'atteindre une taille critique rendant lisible l'offre. En particulier, dans le domaine de l'enseignement supérieur, de la recherche et de la santé, des synergies doivent être recherchées, d'abord avec Lyon et Genève, mais aussi avec Lausanne. Dans ce sens, les projets de coopération métropolitaine retenus par la DATAR en 2005 pour le Sillon alpin et l'agglomération franco-genevoise contribueront à développer la dimension métropolitaine, en recherchant les liens et les synergies entre le Sillon alpin, l'agglomération franco-valdo-genevoise et la région lyonnaise, nécessaires à l'équilibre et à la dynamique de la Région Rhône-Alpes. Cette démarche devra s'inscrire dans l'objectif d'une organisation urbaine qui préserve les espaces naturels, agricoles et paysagers, pour leur rôle économique et l'attractivité liée à la qualité de l'espace. Le colmatage par l'urbanisation de l'espace de fond de vallée du Sillon alpin et la constitution d'une vaste conurbation s'étendant de Grenoble à Genève contreviendraient aux objectifs d'un développement maîtrisé, équilibré et solidaire.

Coopération métropolitaine : l'accompagnement national de la DATAR

Le dispositif national d'accompagnement prévu par la DATAR en partenariat avec les ministères, les associations d'élus et les organismes techniques nationaux concernés, permettra « aux métropoles lauréates des échanges réguliers de bonnes pratiques (...) et un soutien à la mise en œuvre d'actions portant notamment sur :

- L'apport des villes moyennes à la construction d'ensemble métropolitains
- La construction d'une identité métropolitaine
- La mobilisation des forces vives pour le projet métropolitain
- La mobilité au sein de la métropole
- L'attractivité de la métropole pour le tourisme d'affaires
- L'application des principes du développement durable. »

DATAR-Communiqué de presse du 9 août 2005

II.2) Garantir le droit au logement par une offre diversifiée et accessible à tous

Les difficultés d'accès en logement dans le territoire des Alpes du nord, en particulier en Haute-Savoie et encore plus dans la couronne genevoise, sont importantes, du fait des niveaux des loyers d'une part, compte tenu de la proximité de la Suisse, mais aussi dans l'ensemble des agglomérations du Sillon alpin de la rareté et/ou de la cherté du foncier. Dans ce contexte, garantir le droit au logement est un enjeu important qui nécessite une action conjointe de l'Etat et des collectivités locales, notamment en faveur du logement social.

Outre l'exigence de solidarité, le droit au logement est également un enjeu d'une part, d'aménagement du territoire et de développement durable et, d'autre part, de développement économique. Sur le premier point, il s'agit de pouvoir accompagner le développement tout en préservant les ressources de plus en plus rares que seront l'espace de qualité (paysages), l'énergie et la qualité de vie au sens le plus large. En termes économiques, il s'agit, dans le contexte d'activité soutenue de ce territoire, d'offrir aux salariés les possibilités de se loger dans de bonnes conditions à proximité – ou tout au moins à une distance raisonnable- de leur lieu de travail, y compris dans les stations touristiques pour les saisonniers ; il s'agit d'un enjeu important pour le devenir des entreprises elles-mêmes.

La politique du logement à engager dans les Alpes du nord passe donc par plusieurs axes :

- s'engager à apporter une réponse quantitative forte, principalement dans le domaine du logement social, notamment dans l'espace proche de la Suisse ;
- privilégier des modes de réalisation de logement qui permettent d'économiser l'espace, de contribuer à la qualité des paysages et à la maîtrise des charges : formes d'habitat économe d'espace, renouvellement urbain dans les agglomérations, qualité architecturale, économies d'énergie... ;
- engager une politique de réhabilitation de l'habitat touristique ;
- concevoir des politiques locales de l'habitat dynamiques et coordonnées par grandes entités géographiques.

Cela nécessite une politique foncière anticipative conciliant le double impératif de gestion de l'espace et de régulation des tensions. Ces politiques locales de l'habitat et du foncier sont très étroitement liées, elles ne pourront être mises en œuvre que grâce à une forte mobilisation et une coopération de tous les acteurs de l'aménagement et du logement. Ces objectifs devront être déclinés dans les différents documents d'urbanisme (SCoT, PLU) mais également dans les politiques locales de l'habitat, notamment grâce aux établissements publics fonciers locaux créés dans chacun des trois départements du sillon alpin.

II.3) Préserver un système d'espaces naturels et agricoles et les ressources naturelles et patrimoniales

L'objectif principal est de garder aux Alpes françaises du Nord leur rôle de composante majeure du patrimoine mondial consacré par la Convention sur la protection des Alpes ; un des plus grands espaces naturels d'un seul tenant, mais aussi un territoire urbain lieu de vie, un espace économique, culturel et récréatif au cœur de l'Europe.

Les Alpes du Nord sont le support d'une activité touristique variée, schématiquement organisée selon trois modèles :

- des systèmes concentrés et spécialisés de haute montagne,
- des systèmes polarisés à dominante hivernale,
- des systèmes touristiques diffus, à dominante estivale;

On peut y ajouter les systèmes organisés autour des trois grands lacs alpins. Quel que soit le modèle de développement touristique, les sites, paysages et milieux naturels en sont le gisement : la pérennité de cette économie dépend du respect avec lequel il est valorisé.

Ce patrimoine peut être regardé sous trois angles : les espaces à haute valeur environnementale, les espaces nécessaires à sa richesse, les espaces naturels et ruraux de proximité. Chacun de ces types d'espaces a un rôle dans le maintien de la biodiversité, l'attractivité paysagère, la qualité du cadre de vie pour la population permanente, mais aussi dans l'attractivité touristique du territoire.

L'enjeu premier concerne la préservation d'un système d'espaces naturels et ruraux composé d'espaces à haute valeur environnementale d'une part et d'espaces de continuité écologique nécessaires au fonctionnement biologique du système et conditionnant sa pérennité, d'autre part.

Il s'agit alors d'identifier, protéger et mettre en valeur d'abord les espaces naturels majeurs puis les espaces à fort intérêt agricole ou paysager et enfin de conforter les protections existantes pour les espaces patrimoniaux sensibles ou à forte valeur environnementale.

Cet objectif répond aux obligations -nationales et internationales- des acteurs publics liées :

- à la présence d'espèces de faune et de flore protégées par la loi,
- à l'application de directives européennes Oiseaux et Habitat (Natura 2000),
- aux engagements de la Convention Alpine,
- au Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux.

La politique de protection réglementaire des espaces, qui relève aujourd'hui pour l'essentiel de l'Etat, s'accompagnera de mesures contractuelles de gestion *ad hoc*, en partenariat avec les collectivités locales, les exploitants ou propriétaires.

Le bon fonctionnement écologique des espaces naturels pris dans leur ensemble rend indispensable la préservation des continuités fonctionnelles et des perméabilités, à travers la protection d'espaces dits "corridors", exposés à la pression liée à la concentration d'équipements ou d'aménagement en altitude (remontées mécaniques, domaines skiabiles,...) mais aussi dans les fonds des vallées (infrastructures). Ces corridors se composent principalement de coupures vertes qui assurent le passage d'animaux, de continuités hydrauliques et ripisylves, de terres agricoles et pastorales, de massifs boisés.

Cette politique de préservation des habitats doit se traduire dans les documents d'urbanisme et au travers de l'ensemble des politiques d'aménagement et d'équipement de l'espace conduites par des acteurs multiples ; elle suppose donc un affichage fort, un travail important de pédagogie et de soutien technique et une détermination politique à long terme.

La mise en œuvre de dispositifs contractuels permettra sans doute de dépasser l'opposition entre deux logiques supposées contradictoires : aménagement et protection.

Par ailleurs, pour limiter l'érosion de l'agriculture périurbaine, la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, dans ses articles 73 et 74, permet aux départements de définir des périmètres de préservation des espaces à vocation naturelle et agricole.

Pour ce qui concerne en particulier les espaces touristiques, ces modalités de gestion s'appliqueront sur des périmètres pertinents tant du point de vue du système des espaces naturels que des logiques économiques de développement touristique ou encore des solidarités amont/aval entre station d'altitude et vallée. Cette échelle plus large vise à limiter le "grignotage" des espaces naturels sensibles par la réalisation d'une succession de projets ponctuels et à favoriser une vision prospective et concertée de la valorisation de ces espaces naturels qui sont espaces de projets, eux aussi.

Les acteurs de l'aménagement doivent, dans ces espaces, trouver un *modus vivendi* pour conserver la diversité et l'identité alpine, entre préservation des espaces patrimoniaux, soutien à l'activité économique et accueil de nouvelles populations.

Le patrimoine naturel et rural de proximité, notamment dans les vallées où l'occupation humaine est forte, constitue un facteur important de la notoriété et le support de l'attractivité du territoire. Les espaces de ce type dessinent la trame de fond du cadre de vie quotidien (proximité et qualité des espaces d'aménités, des sites et des paysages). Ils jouent un rôle déterminant dans le système biologique et la préservation de la

biodiversité et sont également le support d'une agriculture souvent dynamique mais fragilisée.

Le développement durable du territoire des Alpes du Nord implique le maintien ou, dans certains cas, le rétablissement de cette image positive, en organisant la préservation de cette trame d'espaces naturels ou ruraux périurbains en cohérence avec le réseau des espaces protégés. Cette approche est d'ores et déjà souvent mise en œuvre dans le cadre des parcs naturels régionaux et de leur charte.

S'agissant plus précisément des paysages, la maîtrise et la réduction des impacts de l'urbanisation et des équipements de toutes natures supposent de privilégier le regroupement plutôt que la dispersion, le renforcement des bourgs-centres plutôt que l'extension urbaine et périurbaine, l'inscription des installations nouvelles dans les périmètres déjà urbanisés.

La pérennité de la ressource en eau est une condition essentielle à prendre en compte et à respecter collectivement par les projets de développement ; la maîtrise de son utilisation et sa protection doivent être assurées, tant pour les eaux de surface que pour les eaux souterraines. Pour cela, dans certains secteurs, le développement de l'urbanisation pourra être limité en fonction des capacités d'alimentation en eau potable et d'assainissement. En montagne, le développement des installations de neige de culture est à dimensionner également au regard de la ressource disponible. Enfin, il convient de préserver les espaces nécessaires à la création de nouveaux points de prélèvements.

Des démarches de planification et de programmation envisageant tous les aspects de l'urbanisation et de l'équipement des territoires sont nécessaires. En particulier, dans les territoires où les démarches ne sont pas encore engagées, le SCoT, à une échelle pertinente constitue un outil pertinent pour structurer le développement urbain et définir les espaces naturels à protéger.

II.4) Organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité

Le Sillon alpin a connu un développement économique constant et rapide ces vingt dernières années. Il est différencié entre le nord du Sillon (espace franco-suisse) très dynamique et le sud (région urbaine de Grenoble et agglomération chambérienne), plus lent, en termes d'emplois et donc de développement résidentiel. Cette activité économique dynamique détermine très largement la structuration urbaine du territoire.

Le maintien du dynamisme économique, notamment pour les fonctions économiques supérieures et en particulier en matière de haute technologie, suppose une meilleure organisation spatiale dans un but de maîtrise et d'optimisation de l'utilisation d'un espace rare et contraint, le renforcement des équipements et des services et le développement des transports collectifs urbains, réseaux départementaux et transport ferré régional ; ainsi que la mise en place de structures de concertation et d'outils de planification.

Cette concertation et ces outils de planification bâtiront une vision partagée et stratégique du développement économique dans les Alpes du Nord, en évitant les phénomènes de concurrence entre territoires ; ils contribueront à la définition et à l'organisation d'une offre hiérarchisée pour l'accueil des entreprises mais aussi de l'enseignement supérieur.

La croissance économique et les installations et équipements qu'elle entraîne respecteront la qualité du cadre de vie qui fonde, pour partie, l'attractivité du Sillon alpin et des vallées.

Deux secteurs d'activités sont particulièrement stratégiques ; les hautes technologies qui hissent le Sillon alpin à un niveau d'excellence et lui donnent une visibilité européenne ; l'agriculture dont les produits d'appellation d'origine contrôlée participent à la construction de l'identité du territoire et qui joue au-delà de la performance économique un rôle de structuration de l'espace, d'entretien des paysages et milieux et donc du cadre de vie, et aussi de protection contre les risques naturels importants. Mais le développement économique doit aussi s'appuyer sur un maintien et un développement de l'industrie, ainsi que sur une organisation maîtrisée des activités commerciales et tertiaires cohérente avec l'armature urbaine. L'économie du Sillon alpin, qui s'inscrit géographiquement au sein d'une large région européenne structurée autour de Grenoble, Lyon, et Genève – Lausanne a pour point fort les hautes technologies. Une meilleure organisation du développement de la haute technologie du Sillon alpin, en étroite articulation avec les trois pôles de visibilité internationale (Grenoble, Lyon, et Genève – Lausanne), confortera sa lisibilité au niveau européen. Ainsi, le maintien et le renforcement de ce potentiel d'excellence et sa pérennisation à l'échelle européenne ou mondiale est un des objectifs des pôles de compétitivité identifiés par le Gouvernement lors du CIADT du 12 juillet 2005. Celui-ci a retenu quatre pôles dans le territoire des Alpes du nord :

- **Le projet grenoblois Minalogic** a pour ambition de renforcer les acquis dans le domaine de la nanoélectronique et des microsystèmes, notamment dans la conception des puces, et d'irriguer les industries traditionnelles, en particulier dans le domaine de l'énergie, la santé, la connectivité et les

produits grand public. En outre, ce projet est distingué par le CIADT comme un des six projets mondiaux, caractérisés par leur place dans la compétition économique internationale et contribuant à la visibilité de l'industrie française à l'international.

- **Le projet Arve Industries Haute-Savoie Mont Blanc** regroupe de nombreuses PME et vise à accompagner la mutation de l'industrie haut-savoyarde, essentiellement de décolletage, par l'initiation et la diffusion de projets d'innovation vers des activités à plus forte valeur ajoutée, et dans d'autres domaines (plasturgie, composants électroniques).
- **Le pôle TEENERRDIS (Energies Renouvelables Rhône-Alpes, Drôme, Isère, Savoie)** traite de la transformation des énergies renouvelables (solaire, hydraulique et biomasse) en vecteurs d'énergie (électricité, chaleur, biocarburants et hydrogène), en particulier dans les transports et le bâtiment.
- **Le SPORALTEC (industries de sports et loisirs)** vise à renforcer les capacités de recherche-développement des industries des sports de montagne et de plein air et à développer les laboratoires de modélisation et de tests pour expérimenter des technologies nouvelles (vêtements, équipements de protection...).

L'accompagnement financier des pôles de compétitivité par le Gouvernement porte sur la mobilisation des agences pour la recherche et l'innovation et de la Caisse des Dépôts et Consignations, ainsi que sur des exonérations fiscales et sociales.

L'activité agricole, malgré un poids minoritaire en terme financier, est un secteur économique déterminant. La transformation et la vente des produits représente en effet une valeur ajoutée importante du fait de l'existence d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) ou de produits labellisés de grande qualité, en matière viticole (vins de Savoie AOC), fromagère (AOC Abondance, Beaufort, Reblochon,...), arboricole (AOC noix de Grenoble, fruits) ou de cultures spécialisées (maraîchage). Cette production dont la qualité est reconnue participe à l'attractivité du territoire Nord-alpin, à son dynamisme économique et à son produit touristique. Les emplois liés directement ou indirectement à l'agriculture sont très significatifs.

L'objectif est de maintenir cette activité agricole qui est dynamique malgré un contexte montagnard porteur de difficultés certaines et fragile car concurrencée par l'urbanisation. Il est à noter cependant que la majorité des espaces agricoles du Sillon alpin représente une valeur productive remarquable et que la déprise agricole n'existe pratiquement pas, contrairement à ce qui est constaté dans les secteurs plus montagneux. Les espaces agricoles sont à considérer comme facteurs à part entière du développement économique et non comme des réserves foncières pour le développement urbain et l'installation d'activités. La vocation agricole de certains secteurs doit être affichée dans les documents de planification et les conditions de la viabilité économique des exploitations maintenues pour favoriser la pérennité d'une économie agricole qui a su investir de façon massive pour accroître performance et rentabilité. Outre son rôle paysager, la forêt contribue à maintenir une activité économique valorisant cette ressource.

Les enjeux s'évaluent ici en termes de compétitivité du territoire, de structuration de l'espace et de fonctionnement optimisé : économie agricole et touristique, cadre de vie et attractivité.

Par ailleurs, la liaison ferroviaire transalpine (LFT) constitue un autre projet majeur pour le territoire, notamment la Savoie et plus encore la Maurienne. Compte tenu de l'ampleur et de la durée prévisible du chantier (une quinzaine d'années), le CIADT de juillet 2004 a décidé que le projet de LFT ferait l'objet d'une procédure Grand Chantier. Il s'agit ainsi d'inscrire au mieux cette infrastructure dans les territoires traversés, de permettre à ces territoires d'en tirer parti sur le plan social et économique pendant la période du chantier, mais aussi pendant celle de l'après-chantier et d'aider ensuite à gérer la baisse d'activité résultant de l'achèvement du projet.

La procédure Grand chantier concernera notamment l'accueil des populations travaillant sur le chantier (logement, services...), l'emploi et la fonction (formation locale, reconversion après chantier), l'insertion du chantier (bruits, eau, paysages...), l'accompagnement des élus locaux. L'ensemble des acteurs locaux (collectivités, acteurs socio-économiques, associations...) doivent se mobiliser ensemble pour réussir et optimiser les effets du chantier sur le territoire et pour qu'il bénéficie au mieux aux populations résidentes.

L'Etat aidera à cette mobilisation et l'accompagnera.

Enfin, les Alpes du Nord disposent de nombreux atouts en matière d'énergies renouvelables, tant pour les filières électrique que thermique, en particulier :

- des ressources hydroélectriques importantes,
- un ensoleillement favorable pour le développement des installations solaires photovoltaïques et thermiques,
- un gisement important de biomasse

Par leur caractère décentralisé, les énergies renouvelables participent à l'aménagement du territoire et à la

création d'emplois non délocalisables. Cette contribution devra donc d'être identifiée et prise en compte dans les documents d'urbanisme, en intégrant les enjeux environnementaux (qualité de l'air, maintien de la biodiversité, paysage) et patrimoniaux.

II.5) Pérenniser le potentiel touristique

Les Alpes du Nord sont une destination touristique majeure à l'échelle du nord de l'Europe et un espace de loisirs pour la population locale. Ce territoire doit faire face à des objectifs interdépendants et parfois contradictoires, essentiellement entre développement touristique et préservation d'un patrimoine naturel, paysager et culturel exceptionnel qui est à l'origine de ce développement, entre fréquentation touristique dans un marché de plus en plus concurrentiel et élitiste et demande sociale de loisirs de proximité.

Le tourisme Nord-alpin se situe aussi à un moment charnière pour son avenir, compte tenu des décalages qui risquent de croître entre les évolutions socioculturelles de la clientèle et l'offre touristique proposée : attentes en matière de sécurité, de nature pure qui doit être néanmoins hospitalière, de pratique sportive douce et ludique ; de convivialité, de découverte ; risque de dégradation de l'offre alpine et de son image en matière d'accessibilité, de qualité urbaine et de produits immobiliers, de produit ski ; et enfin, une multiplicité d'acteurs dont chacun poursuit les objectifs qui lui sont propres. Tous ces facteurs imposent une réflexion sur le dimensionnement et le positionnement de l'offre, sur l'organisation collective et solidaire des structures de décision et sur la complémentarité entre les territoires.

L'objectif final des politiques et des actions à mettre en œuvre par tous les acteurs est l'existence d'un tourisme performant, durable et maîtrisé, garantissant à la fois la performance de l'économie touristique et la préservation de sa matière première : la qualité des sites et des paysages et l'image perçue de ce patrimoine.

Les caractéristiques géographiques de l'espace alpin et les infrastructures de transport qui assurent son accessibilité sont un facteur contraignant pour le développement du tourisme.

Pour mieux maîtriser la demande de transport dans les secteurs largement équipés, il convient de limiter les développements quantitatifs de l'offre touristique, en cohérence avec la préservation des enjeux patrimoniaux et environnementaux qui sont des enjeux économiques puisqu'ils sont le gisement sur lequel se bâtit l'offre.

Dans un contexte de mutation de l'offre et de la demande, la priorité est donc l'amélioration de la qualité de l'offre touristique et son juste positionnement concurrentiel par opposition au simple accroissement quantitatif de l'offre. Les projets répondront alors aux contraintes suivantes :

- recherche de compatibilité et complémentarité entre les objectifs des différents acteurs privés et publics, entre les territoires et les collectivités locales d'une vallée, d'un sous-massif ou encore riveraines d'un lac ;
- priorité au réaménagement des domaines skiables existants plutôt qu'à l'extension ;
- réhabilitation de l'immobilier de loisirs et amélioration du cadre urbain des stations ;
- limitation des développements quantitatifs de l'offre d'hébergement et d'équipements ;
- travail sur les offres multimodales porte à porte d'accès aux lieux de séjour ;
- organisation des temps du tourisme, à l'instar de l'organisation des temps des villes ;
- organisation de la vie et des services pour tous, clientèle, travailleurs permanents ou saisonniers, et naturellement équipements touristiques *stricto sensu*, conçus dans le respect des critères énoncés ci-dessus, qui s'ajoutent aux critères propres au seul projet technique, que celui-ci soit une remontée mécanique, un projet immobilier ou toute autre installation.

II.6) Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internes et internationales

Dans le respect du protocole Transports de la convention alpine, la politique de transport durable à mener doit à la fois réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin et transalpin, contribuer au développement durable des habitats et des espaces économiques de l'espace alpin et à la réduction des atteintes au patrimoine naturel et culturel et assurer des conditions de concurrence équitable entre les modes de transport.

Pour les Alpes du nord, ces objectifs généraux se traduisent par trois objectifs particuliers liés à ce territoire :

- l'accessibilité du sillon alpin et les communications internes ;
- le bon fonctionnement des systèmes de transports internationaux avec la Liaison Ferroviaire Transalpine;
- la limitation de l'engorgement des vallées.

II.6.1) Renforcer l'accessibilité du Sillon alpin et améliorer les communications internes

L'accessibilité au Sillon alpin est aujourd'hui inégale selon les origines et les destinations, et cela quel que soit le mode de déplacement. Certaines parties du territoire sont ainsi trop mal reliées aux grands axes de transport ou aux pôles internationaux de transport de voyageurs pour que cette situation soit acceptable.

L'attractivité du territoire, qui représente un poids démographique très important (comparable à celui de l'agglomération lyonnaise) restera réelle si l'accessibilité est renforcée, si les villes sont reliées de telle sorte qu'elles puissent faire réseau, si les territoires à l'écart sont rattachés au Sillon.

Cette accessibilité se fait par les infrastructures routières, déjà très performantes et pour lesquelles il existe des projets ; par le transport ferré régional, dont les développements sont inscrits dans le Schéma Régional des Services de Transports (SRST) approuvé en 2008 et mis en œuvre notamment avec les opérations du Contrat de Projet Etat-Région (CPER) 2007-2013 ; par le transport ferré intercités de Genève à Valence, les grandes lignes ou les lignes à grande vitesse, qui doivent être améliorés, à la fois en terme d'offre de transport strictement mais aussi en terme de services associés : ce qui concerne spécifiquement les liaisons avec Paris et Lyon et la connexion avec les réseaux suisse et italien.

Pour le transport aérien de voyageurs, le territoire dépend des plateformes de Lyon-Saint Exupéry, Genève-Cointrin et plus marginalement des aéroports du Sillon alpin ; de plus, la Région Rhône-Alpes mène des études pour faire de Saint Exupéry une gare de niveau régional, reliée à toutes les grandes villes rhônalpines par une desserte cadencée.

L'utilisation prépondérante du véhicule individuel, que le déplacement soit urbain, péri-urbain, intercités ou encore lié aux séjours touristiques compromet le fonctionnement du Sillon alpin, entraîne une perte d'attractivité du territoire et n'est pas conforme aux objectifs des politiques publiques promues par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, la loi relative au renouvellement et à la solidarité urbains, etc.

L'objectif est de favoriser le report modal pour les déplacements de la vie quotidienne dès lors que les infrastructures le permettant existent et de construire une offre ferroviaire complète pour les déplacements liés au tourisme en particulier en période hivernale.

Pour rendre possible au plan économique l'accroissement de l'offre de transport collectif, il faut une densité suffisante de demandeurs ; pour inciter les usagers à choisir les transports en commun de préférence à la voiture, le service doit être performant avec le moins possible de ruptures de charges, une politique tarifaire coordonnée avec celle des transports urbains. Le développement de l'urbanisation se fera dans cet objectif, en cohérence avec les transports collectifs qu'il s'agisse d'habitat, de pôles d'emploi tertiaire ou d'équipements publics.

Toute augmentation de capacité routière ou infrastructure nouvelle pour la desserte d'un massif devra s'accompagner obligatoirement d'un projet pour le secteur concerné (y compris sa déclinaison dans les documents d'urbanisme) visant en particulier à maîtriser les effets d'une desserte améliorée sur la pression foncière, l'urbanisation et la protection des espaces agricoles, du patrimoine naturel et des paysages.

II.6.2) Garantir le bon fonctionnement des systèmes de transports internationaux et la réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine

La situation transfrontalière, avec les autres régions et pays européens, de cet espace lui impose d'assurer, par solidarité nationale ou internationale, le bon fonctionnement des systèmes de transports internationaux et, en conséquence, de supporter les nuisances correspondantes.

La politique nationale des transports vise à faciliter les échanges dans un contexte européen de libre circulation des personnes et de libre échange des biens et des services, à réduire les nuisances du transport routier de marchandises et à améliorer la part modale des transports alternatifs à la route : ferroviaires et fluviaux. L'enjeu est la pérennité des traversées alpines par les tunnels français, enjeu régional, national et européen.

L'objectif est d'acheminer, à long terme, 40 millions de tonnes de fret ferroviaire, et de redonner de la compétitivité à ce mode avec la qualité de service attendue. Cela exige de donner sans attendre la priorité au fret ferroviaire, avec le développement rapide du ferroutage vers l'Italie, sur la voie ferrée actuelle d'abord, puis par la construction de la nouvelle Liaison Ferroviaire Transalpine (LFT) et du nouveau tunnel international, avec une localisation de la plate-forme principale de chargement de l'autoroute ferroviaire à l'ouest des Préalpes.

II.6.3) Limiter l'engorgement des vallées

Les difficultés chroniques d'accessibilité routière aux massifs et stations, qui subsistent, voire s'aggravent l'hiver comme l'été, malgré les améliorations des dessertes et la mise en place de systèmes de régulation, sont principalement liées à la concentration spatiale de l'offre touristique et à des phénomènes de pointe de la demande de déplacements. Elles posent le problème du positionnement sur le marché, de la structure et de l'ampleur de l'offre touristique comme celui de la cohérence avec la capacité de l'offre multimodale de transport.

L'objectif est la recherche d'une amélioration de l'accessibilité des massifs et des stations, dans des conditions de sécurité et de fluidité satisfaisantes, dans une approche temporelle et multimodale, en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes et en développant l'usage des transports collectifs, en particulier le mode ferroviaire. Au-delà du transport proprement dit, le report modal pourra s'effectuer si la sécurité, le confort, la ponctualité, l'information préalable, la billettique et des services porte à porte sont associés au simple franchissement de la distance.

En conséquence, au-delà des projets déjà décidés, l'augmentation des capacités routières ou la création d'infrastructures routières nouvelles par rapport aux projets de l'Etat ayant fait l'objet de décisions seront strictement limitées sauf exception dûment justifiée selon des modalités détaillées ci-après.

A l'action des pouvoirs publics sur l'offre s'ajoute celle de tous les acteurs du tourisme : agir sur la demande de déplacements en étalant les pointes, allonger les périodes de fréquentation et assouplir les modalités de gestion des structures et équipements.

CHAPITRE 3

ORIENTATIONS

La crise économique et financière majeure apparue au deuxième semestre 2008 ne doit pas masquer les atouts exceptionnels des Alpes du Nord françaises en terme de développement économique, technologique et touristique. La croissance démographique de ce territoire témoigne de son dynamisme et de son attractivité auquel participe largement un cadre naturel particulièrement remarquable.

Il est donc essentiel pour l'avenir de ce territoire, compte tenu de la rareté de l'espace, de la fragilité de l'environnement naturel, des risques que présente la poursuite des tendances des dernières décennies et du réchauffement climatique, de trouver un point d'équilibre permettant tout à la fois la poursuite d'un développement économique et social ambitieux, volontariste, et une meilleure préservation des ressources naturelles et patrimoniales.

C'est l'objet du chapitre 3 de fixer les principes permettant la poursuite d'un aménagement mieux équilibré de ce territoire.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, et plus spécifiquement aux SCoT, de traduire sur chaque territoire les orientations fixées par la DTA, en les déclinant, les explicitant, les précisant, les territorialisant, suivant le principe de comptabilité.

En application de la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires, le schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes a été adopté par le comité de massif le 16 juin 2006 et approuvé par les deux régions concernées par le massif alpin, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'azur, après avis des départements. Les objectifs de ce schéma sont partagés avec ceux de la présente DTA.

Le Titre II du Chapitre 1 de ce schéma, « Garantir dans la durée la qualité des ressources naturelles et patrimoniales », définit 5 grandes thématiques : préserver la qualité de l'espace, économiser et protéger la ressource en eau, prévenir les risques naturels, associer les acteurs économiques à la gestion des ressources et conserver et mettre en valeur les ressources culturelles et patrimoniales

Le Titre II du Chapitre 2 s'intitule « Consolider et diversifier les activités spécifiques du Massif ». Le schéma aborde deux thèmes en lien avec la préservation des activités agricoles : le maintien de la fonction de production et la contribution de l'activité agricole à la gestion du territoire.

Enfin, le Titre II du Chapitre 3, « Organiser et structurer le territoire » comporte 2 orientations en lien avec la problématique transport : la mise en oeuvre d'une politique de transports durables dans le massif et la maillage du territoire par ses villes et ses bourgs-centres.

Dans ce chapitre de la DTA, **le texte en police italique gras** :

- fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- fixe les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages (précisés dans l'annexe 1) ;
- précise pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral.

Les cartes sont l'expression graphique de ces orientations, objectifs et modalités.

Le texte en italique gras, l'annexe 1 et les cartes sont opposables.

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les orientations, objectifs et modalités d'application de la DTA ainsi que, si ces schémas n'existent pas, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu (plans de sauvegarde et de mise en valeur, plans d'occupation des sols et plans d'aménagement de zone).

Les dispositions qui précisent les modalités d'application des articles L 145-1 et suivants pour les zones de montagne et L.146-1 et suivants pour les zones littorales s'appliquent aux personnes et opérations qui y sont mentionnées.

En application de l'article L123-1 du code de l'urbanisme, les orientations et dispositions des documents d'urbanisme locaux doivent, si elles ne sont pas compatibles avec celles de la présente DTA, être modifiées ou révisées, selon les cas, dans un délai raisonnable.

Ces orientations sont organisées en quatre sous-chapitres, traitant de l'armature urbaine du territoire et en particulier du Sillon alpin, des systèmes d'espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales, du potentiel touristique des Alpes du Nord et du système de transport sur ce territoire. Elles répondent aux trois principes directeurs suivants :

- l'utilisation économe de l'espace et des ressources et l'urbanisation compacte avec des limites nettes vis-à-vis du paysage ;
- la coordination entre l'urbanisation et le développement du réseau de transport collectif ;
- la préservation et la valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Par ailleurs, la ville d'Annecy et le département de Haute-Savoie ont été retenus par le Comité National Olympique en tant que candidat de la France pour l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver en 2018.

Si la candidature se concrétise, la DTA sera modifiée pour localiser les grandes infrastructures nécessaires à cette manifestation au titre de l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme. Les installations et équipements devront se conformer à ses principes généraux.

III.1) Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées

Dans les Alpes du Nord en général et dans le Sillon alpin en particulier, l'espace est rare, contraint à la fois par la pente et par les risques naturels, et convoité pour le développement de l'urbanisation et le passage d'infrastructures de transport nécessairement localisées en fond de vallée. Pour toutes ces raisons, l'espace est donc précieux : le prolongement des tendances actuelles en matière de consommation d'espaces naturels et ruraux, de modes d'urbanisation et de déplacements, conduirait à dégrader la qualité exceptionnelle de l'environnement et du cadre de vie et à nuire ainsi à l'attractivité et à la compétitivité des Alpes du Nord à l'échelle européenne ou mondiale. Ces perspectives défavorables rendent vital un infléchissement des tendances afin de définir une alternative à la dispersion extensive de l'urbanisation sur le territoire des Alpes du Nord et à la dilution de l'armature urbaine, en particulier dans le Sillon alpin.

Deux métropoles du territoire des Alpes du Nord, d'une part le Sillon alpin au sein de la conférence des villes-centres et agglomérations de Rhône-Alpes et, d'autre part, l'agglomération franco-valdo-genevoise, ont l'ambition de développer leur coopération autour des fonctions essentielles pour accroître leur rayonnement à l'image des grandes métropoles européennes, mais aussi pour assurer un développement durable de leur territoire. Cette ambition métropolitaine suppose une organisation urbaine pertinente, lisible, efficace en termes de fonctionnement urbain, de développement économique, d'attractivité et de cohésion sociale, et tirant au mieux parti des contraintes et des richesses de l'environnement de ce territoire, en veillant toutefois à la préservation de sa qualité.

La ville est le lieu de vie et d'activités de nombreux habitants du territoire des Alpes du Nord. La diversité des habitants, des utilisateurs et de leurs activités en font un système complexe dans son fonctionnement, dans son évolution et dans ses interactions avec les autres territoires. Contribuer à une évolution durable de la ville impose d'appréhender sa complexité au regard de ses dimensions environnementale, mais aussi économique et sociale. La ville durable procède d'une organisation harmonieuse des territoires urbains, économe en ressource, et développant un cadre de vie de qualité répondant aux besoins des populations. Elle favorise les modes de déplacements durables (doux, ou en commun). Elle participe à la maîtrise de la consommation énergétique des bâtiments et des transports, à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, diminue les nuisances et pollutions urbaines, et prend en compte les risques dans l'aménagement. Elle améliore la sécurité des déplacements, en optimisant l'usage des voiries dans un partage équilibré des espaces publics.

Dans la perspective de mise en oeuvre des principes directeurs énoncés en introduction, quels que soient la localisation, le type d'espace, la nature de l'urbanisation envisagée ou sa destination, les principes suivants devront être respectés d'une manière convergente et adaptée :

- un principe de polarisation : à l'échelle d'un projet de territoire intercommunal, garantir la cohérence du développement démographique et économique au sein d'un certain nombre de pôles en fonction des activités, des services et des conditions de desserte qu'ils offrent, selon un équilibre entre proximité et efficacité des services, précisé dans ce chapitre au 1.1 ;

- un principe d'économie de l'espace : localiser l'urbanisation résidentielle et économique en priorité à l'intérieur des secteurs actuellement urbanisés en procédant tout d'abord par requalification des espaces dégradés, occupation et mutation des dents creuses, puis par densification et réhabilitation des bâtis existants et enfin mutation de l'usage des sols à faible potentiel agricole et environnemental, en privilégiant le recours à des formes de bâti économisant l'espace ;

- un principe de coordination entre l'urbanisation et le développement du transport collectif : localiser l'urbanisation en priorité dans des secteurs desservis par des services de transports collectifs performants déjà en service ou programmés dans un document de programmation ou à l'échéance d'un SCoT, ou dans des secteurs permettant l'utilisation de ces services de manière concurrentielle par rapport à l'usage de la voiture individuelle ; dans tous les cas, un rapprochement des zones d'habitat et des zones d'emplois sera recherché.

Le caractère performant de la desserte en transport collectif ne peut être défini a priori dans la mesure où il exprime un rapport entre un service offert et un besoin exprimé (variable en fonction par exemple, de la nature du pôle urbain concerné) : il est donc fonction de la qualité de l'alternative offerte au transport individuel motorisé.

- un principe de prise en compte des risques naturels:

- *localiser l'urbanisation dans des secteurs n'aggravant pas les événements liés aux risques naturels et n'augmentant pas les populations et les biens exposés ;*
- *réduire la vulnérabilité des centres de secours et des activités nécessaires à la gestion de crise au regard de ces risques ; ainsi que celle des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.*

-un principe de mixité et de qualité des espaces urbanisés :

- *favoriser qualitativement et quantitativement la diversification de l'offre de logement (rééquilibrer l'offre en logements sociaux), et le développement d'un habitat mais aussi d'équipements de qualité sur le plan environnemental, urbain et architectural en contribuant à la fabrication du patrimoine de demain ;*
- *limiter l'urbanisation résidentielle et linéaire le long des voies, au profit d'une urbanisation en épaisseur ;*
- *intégrer le développement économique dans la ville, en favorisant l'implantation en zone urbaine de toutes les activités compatibles avec l'habitat ;*
- *identifier, valoriser et protéger, dans les documents d'urbanisme locaux, des espaces naturels et agricoles à l'intérieur du tissu urbain et péri-urbain ;*
- *développer des éco-quartiers dans les pôles identifiés ci-après ;*
- *adapter les capacités prévues par les documents d'urbanisme locaux à la capacité et à la qualité des équipements existants pour le traitement des déchets, des eaux usées et pluviales. Les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir des projets d'urbanisation que si ces problèmes ont été réglés.*

Ces différents principes seront appréciés par rapport à l'effet de convergence recherché et de manière adaptée au territoire concerné.

Dans les pôles identifiés ci-après ainsi que dans les bourgs et villages, il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux de justifier la localisation des « secteurs actuellement urbanisés » en fonction notamment des critères suivants :

- *nombre de constructions,*
- *caractère organisé de la zone,*
- *existence de réseaux viaires,*
- *conditions de desserte.*

III.1.1) Organiser l'espace métropolitain multipolaire des Alpes du Nord

L'organisation métropolitaine du sillon alpin est confortée par une organisation multipolaire, afin de construire un système urbain performant et cohérent. Cette organisation concerne au premier chef les pôles urbains du Sillon alpin, mais également les autres pôles des Alpes du Nord situés dans les principales vallées.

D'une part, les pôles urbains majeurs, accompagnés des pôles complémentaires, structurent l'armature du sillon alpin et des principales vallées. Ces pôles ont vocation à accueillir la majorité de la croissance de population.

D'autre part, les territoires d'équilibres s'appuient sur des pôles locaux qui disposent de services, de commerces et d'emploi, et assurent une centralité au niveau du bassin de vie de proximité.

Cette structuration suppose une hiérarchisation des activités et des équipements, et un effort d'économie dans la consommation des sols en stoppant l'urbanisation linéaire ou dispersée. Chacun des pôles a vocation, à son échelle, à accueillir équipements collectifs, développements économique et résidentiel porteurs de centralité et sources de rayonnement.

Ces différents pôles sont identifiés en fonction de la nature et du niveau de leurs équipements mais aussi des fonctions qu'ils jouent à l'égard du reste du territoire des Alpes du Nord en matière d'éducation, de justice, de culture, de commerce, de nombre d'habitants, etc.

Dans les communes faisant partie des différents types de pôles identifiés ci-après et localisés sur la carte [A], les dispositions des documents d'urbanisme locaux en matière d'urbanisation, de mobilité, d'habitat et de développement économique devront être cohérentes avec les vocations inhérentes à chaque type de pôle précisées ci-après.

Le périmètre de chacun des pôles n'est pas défini par la DTA. L'appartenance des communes aux pôles, et donc leur vocation à accueillir les développements urbains porteurs de centralité, sera établie notamment en fonction des critères suivants :

- être limitrophe ou voisin de la ville-centre ;
- disposer de secteurs actuellement urbanisés situés en continuité avec ceux de la ville-centre ;
- partager un projet de territoire dans le cadre d'une structure intercommunale établie ou en projet ;
- être relié à la ville-centre par des services de transport collectif performants existants ou en projet ;
- appartenir au bassin d'emploi de la ville-centre.

La notion de croissance démographique du territoire de la DTA, utilisée dans les prescriptions relatives aux pôles, correspond à la croissance démographique annuelle du territoire défini par le périmètre de la DTA. A titre indicatif, elle s'établit à 1.2 % pour la période 1999-2006. Elle sera mise à jour, si nécessaire, sur la base d'une moyenne des 5 dernières années, et portée à la connaissance des collectivités lors de l'élaboration ou de la révision de leur projet de territoire.

Le taux de croissance moyen de référence sera le cas échéant modulé en fonction des contextes démographiques de chaque territoire pour tenir compte des fortes disparités géographiques constatées.

Les pôles urbains majeurs

Ils sont situés dans le Sillon alpin et sont :

- l'agglomération d'Annecy,
- l'agglomération de Chambéry,
- l'agglomération grenobloise,
- le Genevois de Haute-Savoie.

Ces pôles urbains majeurs ont vocation à accueillir prioritairement les grandes fonctions métropolitaines dans le domaine du tertiaire supérieur public et privé et les fonctions de commandement, les services et équipements de niveau régional notamment dans les domaines de la santé, de la recherche, de l'enseignement universitaire ainsi que les filières d'excellence économique et commerciale, en évitant la redondance des équipements et des services et en favorisant au contraire leur complémentarité et leur fonctionnement en réseau.

Les documents d'urbanisme de ces 4 pôles doivent permettre d'accueillir, prioritairement au sein de leurs secteurs actuellement urbanisés, environ 40% de la croissance démographique du territoire de la DTA, ce qui implique un taux de croissance démographique supérieur à celui du territoire de la DTA. Ils devront en conséquence se fonder sur un objectif de constructions de logements susceptibles de répondre à ces nouveaux besoins en sus des besoins de renouvellement, soit près de 8000 logements par an durant les vingt prochaines années dont 25 % de logements sociaux au moins.

A titre de rappel, la répartition des logements sociaux sera précisée dans les programmes locaux de l'habitat avec un objectif de rééquilibrage spatial et d'une plus grande mixité sociale, en respectant les obligations fixées par la loi.

Les documents d'urbanisme de ces pôles devront planifier les conditions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, en priorité au sein de la surface actuellement urbanisée ou à défaut au travers d'extensions remplissant les conditions énoncées dans les principes généraux définis en début de chapitre.

Pour conforter l'armature urbaine et favoriser le report modal, les documents d'urbanisme locaux lieront l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux à leur desserte par des services de transport collectif performant.

Afin d'assurer la cohérence des politiques publiques, il est nécessaire que soient mis en place des services de transport collectif performants et irriguant finement l'ensemble des parties urbaines denses du pôle, situées à une distance temps raisonnable du centre urbain, pour que cette offre constitue une alternative crédible au transport individuel motorisé. Cela s'accompagne par la mise en oeuvre d'une politique de mobilité cohérente avec ce développement de l'offre de transport collectif et intégrant les aménagements nécessaires au développement d'une mobilité apaisée.

Les pôles complémentaires

En liaison fonctionnelle avec les systèmes économiques et urbains du Sillon alpin et parfois très étroitement liés aux pôles majeurs, les pôles complémentaires se situent aussi dans les vallées fragilisées par une urbanisation en continu, le long des infrastructures de transport notamment, qui menace les espaces agricoles et ruraux. Ils s'appuient souvent sur plusieurs entités urbaines distinctes dont il convient de maîtriser la croissance afin d'éviter le développement d'un continuum urbain.

Ces pôles sont donc à organiser et à structurer pour qu'ils jouent pleinement leur rôle dans les bassins de vie dont ils sont le cœur et pour qu'ils contribuent à la compétitivité durable du système urbain des Alpes du Nord. Ils doivent en outre trouver un mode de développement propre mais complémentaire des pôles urbains majeurs avec lesquels ils fonctionnent. Ces pôles complémentaires sont desservis par les transports ferroviaires de voyageurs.

Les pôles complémentaires sont les agglomérations de :

- ***Aix-les-Bains,***
- ***Albertville,***
- ***La Roche-sur-Foron/Bonneville/Cluses,***
- ***Thonon-les-Bains/Evian-les-Bains,***
- ***Voiron.***

Les documents d'urbanisme de ces 5 pôles doivent permettre d'accueillir environ 20% de la croissance démographique du territoire de la DTA, ce qui implique un taux de croissance démographique supérieur à celui du territoire de la DTA. Ils devront en conséquence se fonder sur un objectif de diversification et de constructions de logements susceptibles de répondre à ces nouveaux besoins en sus des besoins de renouvellement, soit près de 3000 logements par an durant les vingt prochaines années dont 25 % de logements sociaux au moins.

Les documents d'urbanisme de ces pôles devront planifier les conditions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, en priorité au sein de la surface actuellement urbanisée ou à défaut au travers d'extensions limitées remplissant les conditions énoncées dans les principes définis en début de chapitre.

Ces pôles accueilleront prioritairement les opérations susceptibles de renforcer les fonctions de centralité du pôle à l'égard de son bassin de vie, notamment en emplois et services. Il s'agira notamment des services publics complémentaires à ceux des pôles urbains majeurs, des équipements structurants pour le territoire et des emplois.

Afin d'assurer la cohérence des politiques publiques, le développement d'une offre de transport urbain de qualité est nécessaire, pour constituer une alternative crédible au transport individuel en voiture. Le développement de systèmes de transports collectifs performants entre les pôles urbains majeurs et les autres pôles complémentaires, conformément aux principes définis dans le sous chapitre transport, doit être recherché.

Pour conforter l'armature urbaine et favoriser le report modal, les documents d'urbanisme locaux lieront l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux à leur desserte par des services de transport collectif performant.

Dans les pôles complémentaires, les projets d'urbanisation susceptibles de renforcer les fonctions de centralité seront appréciés au regard de leur capacité :

- ***à massifier les flux de transport collectif autour de points nodaux tels que les gares urbaines ;***
- ***à structurer et organiser un projet urbain autour de ces points nodaux ;***
- ***à améliorer l'offre de transports collectifs en ville ;***
- ***à requalifier les espaces dégradés et friches dans le cadre de programmes de renouvellement urbain ;***
- ***à mettre en œuvre des actions de valorisation du patrimoine bâti existant, de réhabilitation des quartiers anciens affectés par la vacance ou l'insalubrité ;***
- ***à offrir un habitat de qualité alternatif à l'offre périphérique ;***
- ***à rééquilibrer quantitativement et qualitativement l'offre de logements.***

Le territoire d'équilibre

Le reste du territoire s'est urbanisé beaucoup plus rapidement au cours des 20 dernières années que les pôles majeurs et les pôles complémentaires. Il doit pouvoir continuer à se développer et a vocation à accueillir aussi une partie de la croissance démographique du territoire de la DTA des Alpes du Nord, mais cette croissance devra être mieux organisée autour des pôles locaux structurant ce territoire et plus modérée dans les bourgs et villages, qui participent également à la cohérence de ce territoire.

L'économie de l'espace pour l'urbanisation dans le territoire d'équilibre sera recherchée et le principe général de préservation de terres agricoles en vallée devra être respecté. Ainsi, pour enrayer la déstructuration des territoires et les atteintes aux milieux naturels et au paysage, la croissance sera organisée de façon polarisée, prioritairement autour des pôles locaux, qui disposent des services, des commerces et des emplois. Dans l'ensemble du territoire d'équilibre, l'accueil du développement se fera par densification des secteurs actuellement urbanisés des pôles, bourgs et villages, et exceptionnellement par extension mesurée dans le respect des principes généraux énoncés au III.1

Les pôles locaux

Des pôles locaux sont identifiés par la DTA sur la carte [A]. Dans le cadre d'un projet de territoire cohérent à l'échelle intercommunale, d'autres pôles locaux peuvent être définis par les collectivités. Les pôles locaux doivent être confortés afin de jouer un rôle de polarisation du développement par rapport aux autres villages, et de constituer une alternative à la dispersion urbaine. Dans cet objectif, les documents d'urbanisme locaux de ces pôles doivent se fonder sur une capacité d'accueil correspondant à un taux de croissance démographique supérieur à celui du territoire de la DTA. La part de construction de logements sociaux dans ces pôles sera de 20% au moins.

En lien avec la polarisation dans le territoire d'équilibre, et pour permettre l'atteinte de ces objectifs, les systèmes de transport collectifs devront fonctionner en rabattement des bourgs et villages vers les pôles locaux, puis par liaison des pôles locaux avec les pôles complémentaires puis majeurs.

Les pôles locaux les plus structurants pour le territoire d'équilibre du fait de l'importance de leur bassin d'emploi devront voir leurs fonctions de centralité confortées, notamment en matière d'habitat et de services.

Les bourgs et villages

Dans les bourgs et villages, les services de proximité et les activités sont à maintenir, voire à conforter, pour satisfaire les besoins de la population et pour conserver la cohérence d'un territoire plus rural. Parce que leur croissance démographique doit être plus modérée, les documents d'urbanisme locaux des bourgs et villages se fonderont sur des capacités d'accueil correspondant à une croissance démographique inférieure à celle du territoire de la DTA.

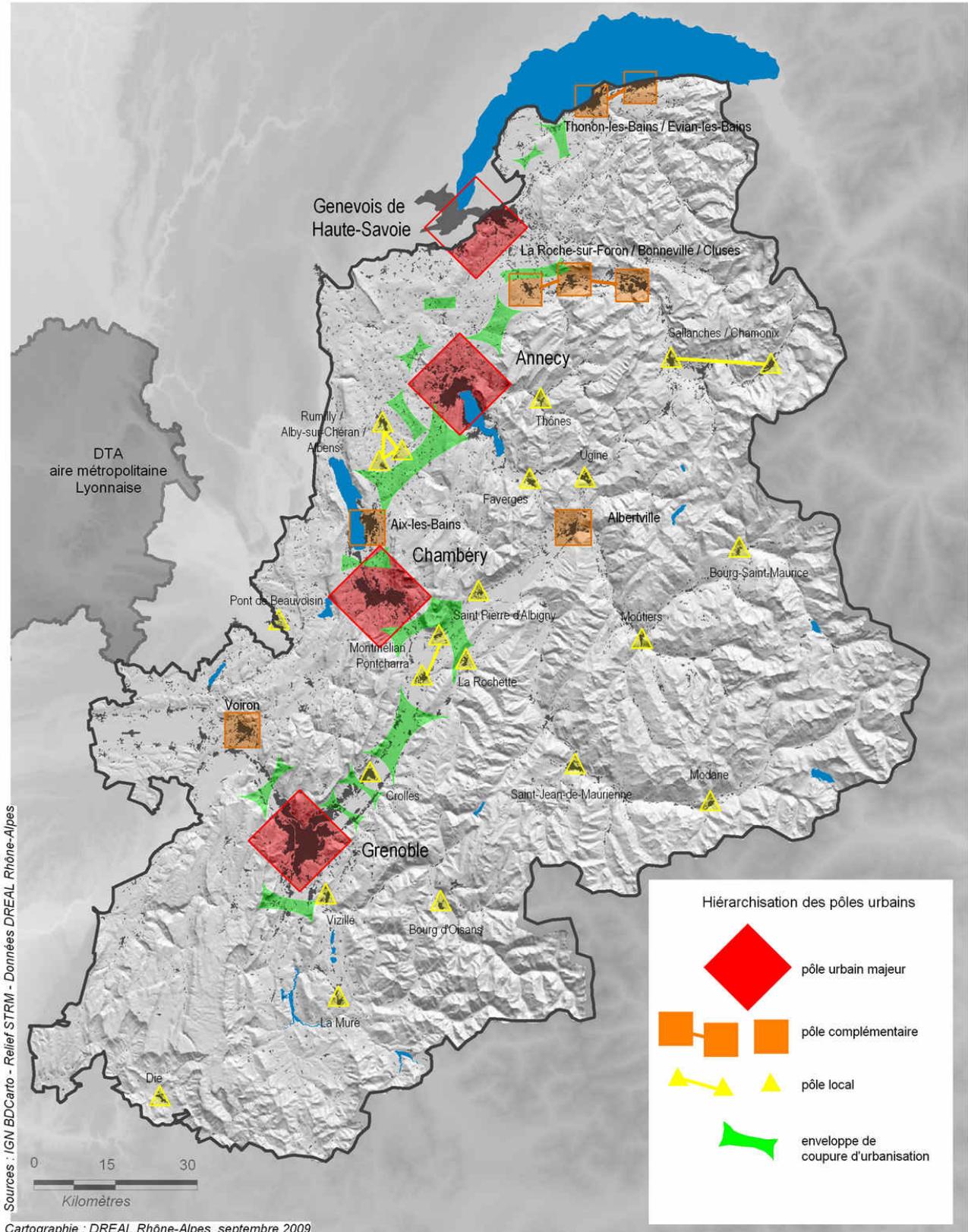
Pour atteindre ces objectifs et assurer la cohérence des politiques publiques, il est nécessaire que les autorités organisatrices de transport cherchent à améliorer la performance des liaisons entre les pôles locaux et les pôles urbains majeurs et complémentaires.

Les coupures d'urbanisation

Indépendamment des coupures d'urbanisation propres à la loi littoral (traitées plus loin), des coupures d'urbanisation sont à définir par les documents d'urbanisme locaux, afin notamment de délimiter les entités urbaines, de protéger le paysage, de contribuer à conforter les terres agricoles et les massifs boisés et de maintenir les continuités biologiques. Il leur appartiendra de localiser précisément ces coupures et de définir les modalités selon lesquelles toute urbanisation nouvelle ou supplémentaire sera interdite.

- ***dans le sillon alpin : la carte [A] identifie des enveloppes au sein desquelles des coupures d'urbanisation devront être précisément définies par les documents d'urbanisme.***
- ***en dehors du sillon alpin : dans les pôles constitués de plusieurs entités urbaines, autour des pôles et entre les pôles, les documents d'urbanisme locaux définiront des coupures d'urbanisation nécessaires à la délimitation des entités urbaines et à la protection des terres agricoles et des paysages.***

A - Structuration multipolaire du territoire des Alpes du Nord



Les documents de coopération

Afin de donner corps à la coopération métropolitaine franco-valdo-genevoise, et à celle du Sillon alpin, les documents d'urbanisme locaux des pôles concernés devront décliner le projet de territoire partagé, de même que les outils ou orientations retenus dans les chartes ou protocole d'accords signés dans le cadre de ces coopérations. Les pôles situés aux marges de l'aire de coopération devront expliciter l'articulation de leur projet avec celui propre à l'aire de coopération afin de mettre en évidence la cohérence des exercices de planification.

III.1.2) Assurer les conditions d'un développement équilibré et durable

Organiser l'accueil du développement économique

La structuration multipolaire participe à l'efficacité du développement économique du territoire des Alpes du Nord. En effet, la dispersion de l'offre et l'absence de hiérarchisation s'accompagnent de pratiques concurrentielles qui nuisent au développement économique des territoires. L'objectif est de conforter les pôles d'excellence, de favoriser le développement des pôles de compétitivité, de hiérarchiser l'offre et d'organiser la complémentarité plutôt que la concurrence, de généraliser l'approche intercommunale et la fiscalité commune, de mettre en place les modalités d'une gouvernance pour le développement économique. Les emplois doivent à ce titre se trouver au plus près des habitants, pour limiter les migrations pendulaires entre domicile et travail.

En conséquence, les dispositions des documents d'urbanisme locaux des pôles majeurs, complémentaires et locaux devront permettre un rééquilibrage de la localisation des emplois et des logements, et la mixité des fonctions à l'échelle de la commune ou du quartier.

Dans un objectif de mixité des fonctions et de limitation des déplacements, les documents d'urbanisme locaux prévoient l'accueil des activités prioritairement au sein des zones d'urbanisation existantes, ce qui favorisera leur desserte par les transports collectifs.

A défaut de possibilité satisfaisante au sein des zones existantes, considérée à l'échelle intercommunale et de préférence dans le cadre d'un SCoT :

- ***la localisation des activités interviendra en extension et en continuité de celles-ci***
- ***pour les activités incompatibles avec la proximité des zones habitées et ne pouvant être situées dans les zones industrielles existantes, il pourra être envisagé la création d'offre d'implantations d'activités nouvelles, respectant les principes généraux énoncés au III.1.***

Les documents d'urbanisme locaux ne pourront alors prévoir des zones d'urbanisation futures uniquement dédiées aux activités économiques que s'ils ont démontré qu'elles sont nécessaires à l'accueil d'entreprises dont les activités sont incompatibles avec l'habitat ou nécessitant de grandes emprises. L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est subordonnée à l'existence d'un projet réel répondant à ces conditions.

Mettre en place une stratégie de gestion durable de la ressource minérale

La ressource minérale est non renouvelable et son extraction occasionne des impacts importants sur les milieux. Il est donc nécessaire :

- d'économiser les matériaux, en favorisant le recyclage et l'utilisation de ressources renouvelables de substitution ;
- de réduire la part des matériaux alluvionnaires dans l'ensemble de la production de matériaux, au profit des roches massives et des matériaux de recyclages, notamment afin d'équilibrer les sources d'approvisionnement en matériaux et de préserver l'écoulement et la ressource en eau.

Afin d'atteindre cet objectif de gestion durable des ressources minérales, la capacité d'exploiter les sites propices recensés pas les Schémas Départementaux des Carrières à la date d'ouverture de la mise à l'enquête publique de la présente DTA devra être préservée par les documents d'urbanisme locaux.

III.1.3) Préserver l'urbanisation du risque d'inondation à l'échelle des bassins versants

En raison de sa topographie et de sa météorologie, le territoire des Alpes du Nord est particulièrement soumis au risque d'inondation. Les changements climatiques modifient en outre le cycle hydrologique et peuvent provoquer des précipitations localement plus importantes. Dans ces conditions, la préservation de l'urbanisation contre ce risque revêt une importance stratégique vis-à-vis de l'adaptation du territoire aux effets du changement climatique.

L'outil majeur de la prévention réglementaire est le Plan de Prévention du Risque d'Inondation (loi du 2 février 1995, modifiée par la loi du 31 juillet 2003). L'Etat mettra en place ces plans dans les communes qui n'en sont pas encore dotées et où le risque inondation est avéré.

Il est nécessaire que des démarches cohérentes à l'échelle d'un bassin soient entreprises afin de garantir, par une solidarité amont-aval, la préservation à long terme de l'urbanisation vis-à-vis du risque d'inondation.

Les documents d'urbanisme locaux devront prendre en compte ces démarches.

Une attention particulière devra être portée à la problématique du ruissellement urbain, qui relève des démarches de planification, des opérations d'aménagement et de construction. La limitation de la consommation d'espaces naturels contribue à lutter contre ce ruissellement.

Pour ne pas augmenter le ruissellement vers les eaux de rivière, l'artificialisation des sols sera contenue par la limitation de la consommation des espaces naturels, et des dispositifs individuels ou collectifs de gestion des eaux pluviales seront prévus dans les documents d'urbanisme locaux.

III.2) Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources

Outre la préservation des écosystèmes pour leur valeur écologique, la protection du patrimoine naturel et paysager ainsi que la préservation des espaces agricoles contribuent à l'attractivité du territoire des Alpes du Nord et à la pérennité des activités touristiques et agricoles actuellement fragilisées.

Les orientations de la DTA déclinent d'une part les objectifs supranationaux définis dans la Convention européenne du Paysage, mais aussi le protocole *Protection de la nature et entretien des paysages* de la Convention alpine et, d'autre part, les orientations et prescriptions énoncées par les politiques publiques nationales notamment la loi Montagne, la loi Littoral, et le Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux (SSCENR). Ces orientations visent à permettre le maintien ou la restauration des éléments de cohérence d'espaces naturels et ruraux dont la richesse écologique et biologique dépend d'un fonctionnement en réseau. Ces orientations soulignent le rôle joué par des espaces de nature jugés ordinaires, qui assurent cependant des fonctions de continuités naturelles et de mise en communication avec d'autres espaces : il s'agit notamment des cours d'eau, des zones humides, des espaces boisés, des espaces non bâtis de fond de vallée.

III.2.1) Valoriser le réseau des espaces naturels et agricoles

Dans le cadre de la Convention alpine et de son protocole d'application « Protection de la nature et entretien des paysages » (en particulier au titre de l'article 12 de ce protocole), un Réseau Alpin des Espaces Protégés a été mis en place. Son objectif est l'échange des connaissances et du savoir-faire, ainsi que l'harmonisation des méthodes entre les gestionnaires des espaces protégés alpins. Il œuvre à la création d'un continuum écologique, en particulier entre les espaces protégés.

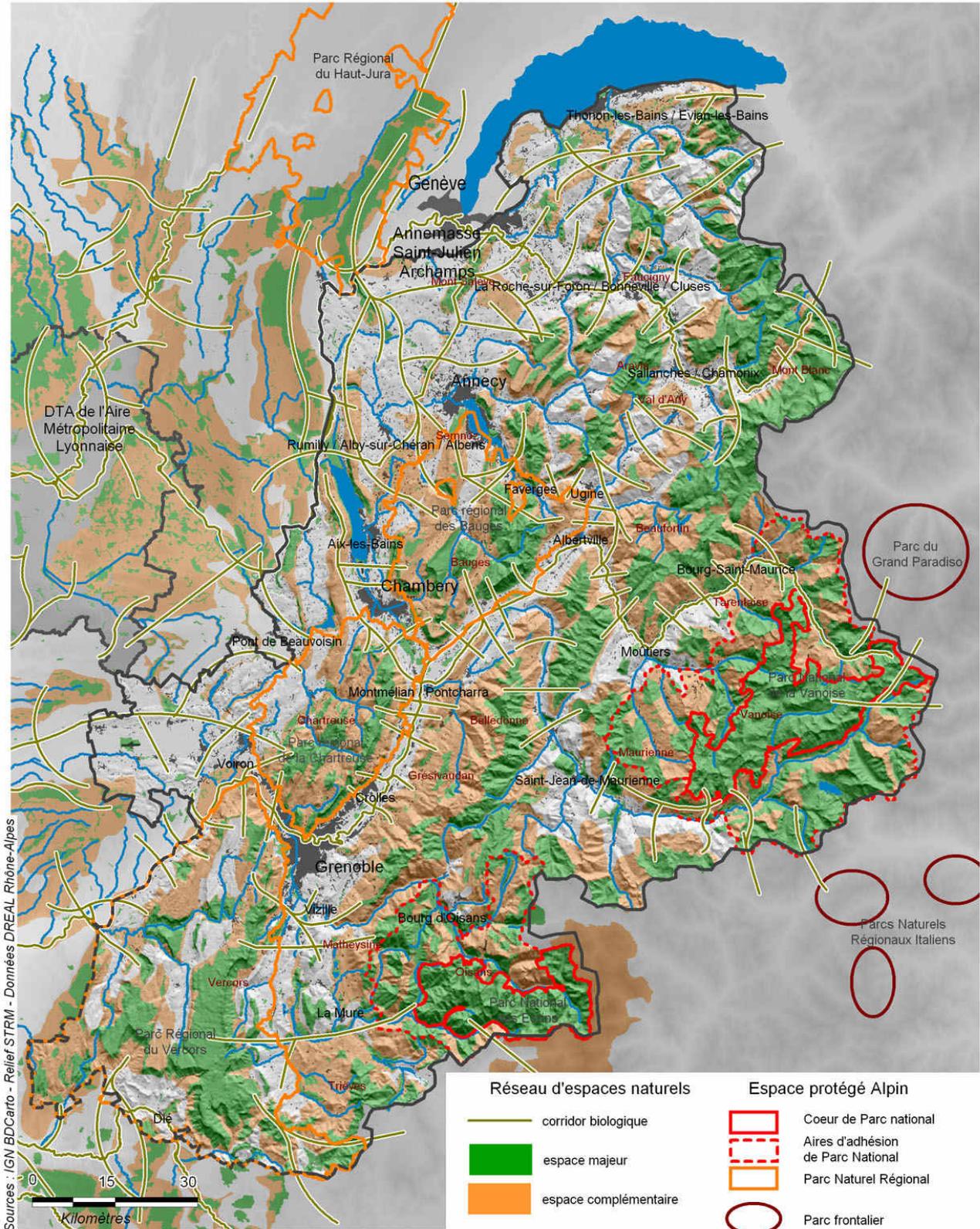
Les écosystèmes alpins sont soumis à de nombreuses pressions. Les changements climatiques viennent s'y ajouter et entraînent de nouvelles perturbations : stress hydrique et climatique, changement de couverture végétale et forestière. La faune et la flore déjà menacées aujourd'hui sont ainsi amenées à modifier leur comportement, migrer en latitude et en altitude ou disparaître. De fortes modifications de leur étagement en montagne sont ainsi probables à long terme.

Les grands espaces que sont les montagnes, les grandes zones herbagères et forestières ne doivent pas rencontrer d'obstacles à leur continuité écologique. La « trame verte constituée de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampons, complétée par la trame bleue formée des cours d'eau et masses d'eau et des bandes végétalisées généralisées le long de ces cours et masses d'eau » doit permettre de créer cette continuité territoriale.

A titre de rappel, les documents d'urbanisme locaux doivent, dans les études qu'ils conduisent et les projets qu'ils prévoient, prendre en compte les écosystèmes dans leur totalité.

Dans une optique de préservation de la biodiversité et du fonctionnement en réseau des écosystèmes, les espaces naturels et agricoles suivants, identifiés au III.2.1.1, seront préservés et valorisés :

- ***les espaces d'intérêt majeur, zones centrales jouant le rôle de zones réservoir ;***
- ***les espaces complémentaires, jouant le rôle de zones tampons ;***
- ***les corridors écologiques, reliant ces espaces entre eux ;***
- ***les zones humides.***



III.2.1.1) Identifier et préserver les espaces naturels

Le fonctionnement en réseau des espaces naturels s'organise entre les espaces d'intérêt majeurs, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides.

Les espaces d'intérêt majeur (zones réservoirs)

Ces espaces sont localisés sur la carte [B] et sont composés :

D'une part d'espaces déjà protégés réglementairement :

- ***les coeurs des parcs nationaux (selon les catégories retenues dans l'arrêté du 23 février 2007 arrêtant les principes fondamentaux applicables à l'ensemble des parcs nationaux) ;***
- ***les réserves naturelles nationales et régionales et les réserves biologiques forestières ;***
- ***les espaces visés par les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes ;***
- ***les espaces remarquables du littoral au sens de l'article L 146.6 du code de l'urbanisme, identifiés dans les cartes [D],[E],[F1],[F2] ;***

Les limites de ces espaces ont été définies par leur acte de création, et leur protection fait déjà l'objet de règles existantes tant dans la réglementation applicable à la catégorie concernée que dans la réglementation particulière instituée lors de leur création. Il convient donc de s'y reporter.

D'autre part d'espaces ayant fait l'objet d'un classement ou d'un inventaire :

- ***les sites Natura 2000 comprenant les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et les Sites d'Intérêt Communautaire (SIC), ainsi que les Zones de Protection Spéciale pour les oiseaux (ZPS) ;***
- ***les sites Ramsar (zones humides d'importance internationale) ;***
- ***les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1***

Si certains de ces espaces font l'objet d'une délimitation, tels les sites Natura 2000, il revient aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites de ceux qui ne sont qu'identifiés.

Les dispositions des documents d'urbanisme doivent conférer à ces espaces un zonage conforme à leur vocation et permettant d'assurer la protection de la faune et de flore ainsi que leurs habitats, en cohérence avec les mesures de gestion dont ils font, le cas échéant, l'objet.

Les collectivités pourront utilement participer à des actions conservatoires ayant pour objet de maintenir notamment le bon état des habitats naturels, de la faune, de la flore, les fonctionnalités écologiques et la dynamique des écosystèmes et d'éviter la fragmentation des milieux naturels.

Les espaces complémentaires

Ces espaces appellent une vigilance particulière en raison du rôle complémentaire qu'ils jouent vis-à-vis des espaces d'intérêt majeur. Lieux d'hivernage, de nourrissage, de reproduction, de repli, ce sont des écosystèmes dont le fonctionnement doit être préservé.

Les espaces complémentaires correspondent :

- ***aux « sites d'intérêt majeur » identifiés dans les « plans de parcs » naturels régionaux,***
- ***aux ZNIEFF de type 2,***
- ***aux Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)***
- ***aux parties des communes appartenant aux « aires d'adhésion » des parcs nationaux qui, par leur continuité géographique et leur solidarité écologique avec le cœur du parc, concourent à la protection de ce dernier selon des modalités différentes.***

Pour assurer le fonctionnement en réseau des espaces naturels, au sein de l'enveloppe localisée sur la carte [B], les documents de planification délimiteront, s'il y lieu, ces espaces complémentaires. Les documents d'urbanisme locaux conféreront à ces espaces un zonage conforme à leur vocation permettant d'en assurer la préservation et la mise en valeur dans le cadre éventuel de leur gestion environnementale.

Les corridors écologiques, espaces naturels de continuité

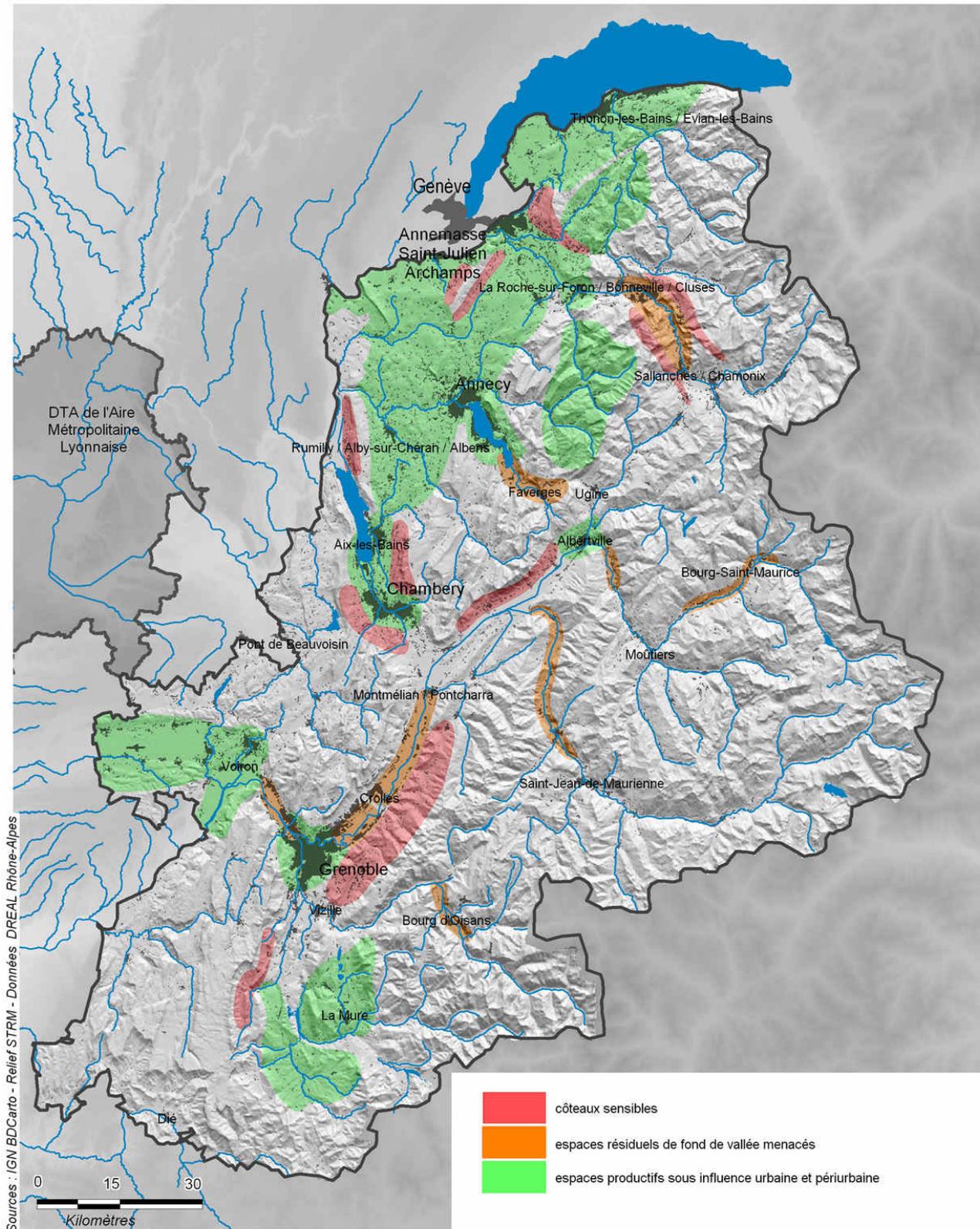
Les corridors écologiques assurent la mise en communication biologique des entités précédemment définies, avec lesquelles ils constituent la trame verte assurant un maillage indispensable au fonctionnement des grands espaces naturels. Ils peuvent jouer un rôle d'importance régionale ou internationale.

Les corridors identifiés à l'échelle de la DTA sont localisés sur la carte [B]. Les documents d'urbanisme locaux devront prendre en compte la fonctionnalité écologique des corridors ainsi identifiés en favorisant leur protection et s'il y a lieu leur restauration.

Les zones humides

Dans tout le territoire des Alpes du Nord, les zones humides jouent un rôle majeur pour la régulation des régimes hydrologiques, l'auto-épuration et la protection de la qualité des eaux et en tant que réservoir biologique : ces zones sont très diverses et comprennent notamment les boisements humides et les ripisylves de plaine.

Il revient aux documents d'urbanisme locaux d'identifier les zones humides sur leur territoire, de les délimiter et d'assurer leur maintien et leur bon état, tant en leur conférant un classement respectueux de leurs caractéristiques qu'en évitant, dans les zones environnantes, tout classement, opération ou projet qui aurait pour effet de compromettre leur vocation.



Cartographie : DREAL Rhône-Alpes, septembre 2009

III.2.1.2) Préserver les espaces agricoles stratégiques

L'article L145-3 du code de l'urbanisme édicte un principe de préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières.

Les espaces agricoles de montagne, de piémont ou de fond de vallée, participent à l'identité et au fonctionnement du territoire des Alpes du Nord, à la fois en termes paysagers, économiques, de structuration et d'entretien de l'espace. Ils jouent également un rôle important vis-à-vis de la pérennité de l'économie touristique. Or, les terres agricoles se raréfient du fait de la déprise, de l'étalement urbain et du mitage. La protection des terres agricoles est donc nécessaire.

Les liaisons entre les différents étages de l'agriculture de montagne reposent sur un lien fonctionnel entre les fonds de vallée, les espaces de versants, lieux de stocks fourragers et de pâturages et les alpages, lieux d'estive. Le maintien de ces liaisons est vital pour assurer la pérennité économique des exploitations et celle de l'entretien des versants et des alpages, et par voie de conséquence, pour l'ouverture des paysages et la protection contre les risques naturels. Les espaces de fonds de vallées et les bas de versants, mécanisables, sont soumis à une forte pression urbaine et à des conflits d'usage qui les fragilisent et mettent en péril l'étagement agricole.

D'une part, au sein des zones agricoles, les SCoT et en leur absence les PLU doivent délimiter, à leur échelle, les zones agricoles stratégiques.

Les zones agricoles stratégiques seront déterminées notamment en fonction des critères suivants :

- ***le potentiel productif : sont particulièrement concernés les zones d'Appellation d'Origine Contrôlée et d'Indication Géographique Protégée, celles faisant l'objet de contractualisation (conversion en agriculture biologique, mesures agroenvironnementales territorialisées), les zones à fort potentiel agronomique et constituant des entités agricoles homogènes, les terrains mécanisables ;***
- ***la fonctionnalité des exploitations agricoles : il est nécessaire de sauvegarder les espaces agricoles homogènes, de maintenir les accès aux espaces, de prendre en compte l'interdépendance entre les terres arables de plaine, les alpages et le siège d'exploitation ;***
- ***les investissements publics réalisés : les parcelles ayant fait l'objet de restructuration collective, équipements d'irrigation, de drainage, d'accès présentent de ce fait un potentiel à préserver ;***
- ***les parcelles soumises à une forte pression foncière dans les zones périurbaines.***

Les PLU devront assurer la protection de ces zones agricoles stratégiques.

D'autre part, en l'absence de SCoT, dans les coteaux sensibles, les espaces résiduels de fond de vallée menacés et les espaces productifs sous influence urbaine et périurbaine tels que cartographiés dans la carte « C – Préservation des espaces agricoles », la superficie des zones agricoles ne pourra être réduite.

III.2.2) Protéger les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard

L'approche des valeurs patrimoniales des Alpes du Nord renvoie à plusieurs échelles : celle des grands horizons géographiques et celle des multiples éléments caractéristiques du patrimoine culturel montagnard, insérés de façon indissociable dans les paysages et contribuant à leur identité.

Des paysages emblématiques du massif alpin (grands cols, vallons pittoresques, etc.) constituent un patrimoine naturel et culturel remarquable qui contribue directement à l'attractivité du territoire et à la compétitivité d'activités touristiques qui devront poursuivre leur diversification. Mais trop souvent, ils ne font pas actuellement l'objet de mesures de protection réglementaires suffisantes. Au titre de l'article L. 145-7 du code de l'urbanisme, la DTA désigne les éléments les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard : ils sont identifiés et listés en annexe [1]. Seuls sont désignés nominativement les sites d'intérêt paysager et les ensembles culturels situés en zone de montagne dont l'Etat juge les modalités de protection insuffisantes ou inadaptées eu égard à leur caractère particulièrement remarquable. La DTA précise alors les objectifs de protection ou de valorisation qu'il y a lieu de mettre en oeuvre pour chacun d'eux.

L'Etat pour sa part renforcera et pérennisera la protection de certains paysages majeurs par des mesures de classement de sites. Elles porteront principalement sur :

- les grands sites naturels déjà inscrits à l'inventaire au titre de l'article L 341-1 du code de l'environnement, et dont l'intérêt national ou régional reste avéré ;
- les sites, inscrits ou non, dont la protection a déjà été prescrite dans le cadre de la procédure des Unités Touristiques Nouvelles (UTN), en tant que mesure compensatoire de projets d'aménagement touristique, et n'a pas encore été mise en oeuvre (par exemple, le massif des Aravis (74), le vallon du Clou (73)).

Le Mont Salève (74) a quant à lui fait l'objet d'une directive de protection et de mise en valeur des paysages au titre de la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et à la mise en valeur des paysages, directive approuvée par décret n°2008-189 du 27 février 2008. Cette directive détermine les orientations et les principes fondamentaux de protection des structures paysagères applicables aux communes concernées.

Les espaces désignés par les mesures compensatoires aux autorisations d'aménagement doivent être protégés dans les documents d'urbanisme locaux par un zonage adéquat.

Outre ceux déjà protégés par ailleurs, la DTA identifie à son échelle les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard. Ils sont à préserver au titre de l'article L-145-3-II du code de l'urbanisme. Ils sont listés dans l'annexe 1.

A leur échelle, les SCoT préciseront ces espaces ; les PLU délimiteront et protégeront les éléments qui y sont attachés, et inscriront les prescriptions nécessaires à leur préservation en fonction des modalités précisées ci-après.

Dans le cas des sites listés en annexe 1 « 1 - Éléments du paysage naturel soumis à objectif de protection renforcée du paysage » :

- ***les documents d'urbanisme protégeront la qualité des paysages et les conditions de leur perception (préservation des points de vue et cônes de vue significatifs) ;***
- ***pour les espaces encore vierges : tout équipement, aménagement, construction ou toute urbanisation est interdit ;***
- ***pour les autres espaces hors secteurs actuellement urbanisés : les dispositions des documents d'urbanisme locaux préserveront les éléments naturels, agricoles et pastoraux qui donnent son caractère au paysage ainsi que les caractéristiques paysagères traditionnelles des routes de montagne sauf motifs particuliers de prévention des risques naturels pour ces dernières.***

Dans le cas des sites listés en annexe 1 « 2 - Patrimoine historique soumis à objectif de valorisation du patrimoine bâti » :

- **les PLU identifieront au sein de ces sites les constructions ou équipements d'intérêt patrimonial en vue de leur conservation, de leur restauration, et de leur mise en valeur en application de l'article L 123-1-7 du Code de l'Urbanisme ;**
- **les documents d'urbanisme protégeront les abords et les conditions d'accès à ce patrimoine et prévoiront des dispositions en vue de la prise en compte des enjeux paysagers associés à ce patrimoine.**

Dans le cas des itinéraires régionaux de découverte (routiers ou pédestres) identifiés en annexe 1 « 3- Itinéraires régionaux de découvertes » :

- **les documents d'urbanisme locaux ne devront pas permettre d'interrompre la continuité de ces itinéraires, protégeront leurs abords et prévoiront des dispositions en vue de la prise en compte des enjeux paysagers associés.**

III.2.3) Préserver la ressource en eau

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée définit, pour une période de six ans, les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre dans le bassin Rhône-Méditerranée.

Le code de l'urbanisme (articles L 122-1, L123-1, et L124-2) prévoit que les documents d'urbanisme locaux "doivent être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE (...) ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les SAGE (...)." Lorsque le SDAGE ou le SAGE est approuvé après l'approbation d'un document d'urbanisme local, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

III.2.3.1) Prévoir et ménager la ressource en eau potable

Devant être en mesure de distribuer de l'eau, en quantité et en qualité suffisante, à tout moment de l'année sur l'ensemble du territoire, les collectivités publiques doivent identifier les lieux de ressources et prendre les mesures pour préserver ces lieux dans les documents d'urbanisme. Pour assurer cette mission, l'examen à l'échelle intercommunale est le plus pertinent.

L'appréciation de l'ensemble des besoins (y compris pour les projets de retenues collinaires destinées à la neige de culture) et de la disponibilité de la ressource en eau sera conduite à l'échelle pertinente (bassin d'alimentation de captage).

Les documents d'urbanisme locaux dimensionneront les capacités d'accueil en fonction notamment de la disponibilité de la ressource en eau et de son évolution qualitative et quantitative, en prenant en compte toutes les activités consommatrices (en particulier l'activité agricole et la production de neige de culture).

En l'absence de SCoT et dans les zones où la ressource en eau est rare, notamment les vallées alpines, les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir que des augmentations de capacités d'accueil limitées.

Toutes les extensions d'urbanisation nécessitent qu'une évaluation argumentée de la disponibilité qualitative et quantitative de la ressource en eau établisse que celle-ci permet de satisfaire les nouveaux usages tout en respectant les objectifs de la directive relative aux eaux résiduaires urbaines (DERU) et ceux de la directive cadre sur l'eau (DCE) qui visent à atteindre le bon état des milieux aquatiques et ne pas les dégrader.

Pour préserver la ressource en eau, la réglementation impose la mise en place de périmètres de protection des captages d'adduction d'eau potable (AEP). Pour assurer la cohérence des politiques publiques, il est nécessaire que l'ensemble des servitudes prévues par le code de la santé publique soit mis en place autour des zones de captage. De même, il est nécessaire de mettre en œuvre des schémas directeurs d'adduction d'eau potable élaborés sans dissocier le haut du bassin versant de la vallée, les ressources exploitées étant les mêmes.

III.2.3.2) Protéger les milieux aquatiques

Pour la préservation de la qualité des milieux aquatiques, la politique de l'assainissement s'appuie notamment sur l'application de la directive sur les eaux résiduaires urbaines (Directive ERU), tout en prenant en compte la capacité des milieux récepteurs à supporter la pollution rejetée.

Les documents d'urbanisme ne pourront prévoir d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs si la collecte et le traitement des eaux usées qui en seraient issues ne pouvaient pas être effectués dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur, et si l'urbanisation n'est pas accompagnée par la programmation des travaux et actions nécessaires à la mise en conformité des équipements de collecte et de traitement situés à l'aval de ces secteurs.

Pour assurer la cohérence des politiques publiques, il est nécessaire que les ouvrages d'infrastructures comportent des dispositifs de rétention et de stockage des eaux pluviales compensant les effets de l'imperméabilisation et du ruissellement qu'ils induisent, et conservent durablement les écoulements existants. De même, l'association des acteurs de l'eau à l'élaboration des projets de territoire est recommandée.

Un bon fonctionnement morphologique est une condition souvent nécessaire à l'atteinte du bon état écologique : lit mineur, berges et lit majeur des rivières jouent un rôle majeur dans un dispositif de préservation de la ressource en eau. Cet aspect comprend également la continuité écologique (biologique et sédimentaire) des rivières. Les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau participent au réseau des espaces naturels.

Pour préserver la qualité des cours d'eau, les dispositions des documents d'urbanisme protégeront les lits mineurs, les berges, les boisements alluviaux et plus généralement les différents espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques par un classement adapté.

III.2.4) Préserver les rives des grands lacs

Les orientations en matière de protection et d'aménagement présentées ci-dessous visent, en application des principes fondamentaux de la loi Littoral, en particulier des articles L. 146-1 à L. 146-9 du code de l'urbanisme, à :

- protéger et préserver les espaces naturels et les espaces peu urbanisés ou urbanisés mais ayant une valeur paysagère et patrimoniale ;
- limiter l'extension de l'urbanisation en front de lac ;
- permettre l'extension de l'urbanisation en continuité des villages et des agglomérations existants ;
- favoriser l'accès aux rives.

Elles s'appliquent aux rives des trois grands plans d'eau intérieurs alpins soumis à la loi littoral : les lacs Léman, d'Annecy et du Bourget.

Conformément à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, les orientations ci-après précisent les modalités d'application des dispositions particulières au littoral.

Les cartes [D, E, F1,F2] déterminent :

- ***les espaces remarquables ;***
- ***l'espace proche du rivage ;***
- ***les principes des coupures d'urbanisation les plus significatives à l'échelle de la DTA ;***
- ***les espaces urbanisés.***

Les espaces sont identifiés et délimités avec un degré de précision correspondant à l'échelle retenue pour la DTA.

III.2.4.1) Protéger et préserver les espaces caractéristiques du littoral

Les espaces caractéristiques des rives des grands lacs à préserver ou protéger sont :

- les espaces, sites et paysages remarquables des rives et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques au titre des articles L. 146-6 et R. 146-1, dont les parcs et ensembles boisés les plus significatifs au titre de l'article L 146-6 dernier alinéa (à classer par le PLU en espaces boisés au titre de l'article L. 130-1) ;
- les espaces naturels présentant un caractère de coupure d'urbanisation au titre de l'article L 146-2.

Ils sont constitutifs de l'image et de l'attractivité du territoire des rives des grands lacs.

Les espaces remarquables

Les espaces remarquables des rives des grands lacs sont identifiés dans les cartes [D, E, F1, F2] : les documents d'urbanisme locaux délimiteront précisément ces espaces et garantiront leur protection.

Les espaces remarquables comprennent les sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique. Ils sont donc en particulier :

- ***les parties naturelles des sites inscrits ou classés ;***
- ***les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique remarquables (ZNIEFF 1) ;***
- ***les sites NATURA 2000 comprenant les zones spéciales de conservation (ZSC) et les zones de protection spéciale pour les oiseaux (ZPS) ainsi que les sites d'intérêt communautaire (SIC) et zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) ;***
- ***les réserves naturelles ;***
- ***les arrêtés préfectoraux de protection du biotope (APPB) ;***
- ***les zones boisées proches du rivage et des roselières ;***
- ***les sites Ramsar (zones humides d'importance internationale), et autres zones humides ;***
- ***les parcs privés et publics littoraux ainsi que les flancs boisés des montagnes qui constituent l'écrin visuel des lacs.***

Les coupures d'urbanisation

Constituent une coupure d'urbanisation les espaces naturels, zones non urbanisées s'insérant entre deux secteurs d'urbanisation. Les coupures d'urbanisation délimitent des espaces interstitiels autour du lac. Elles peuvent avoir une fonctionnalité écologique de mise en réseau d'espaces naturels avec le lac.

Les principes des coupures d'urbanisation les plus significatives à l'échelle de la DTA sont identifiés sur les cartes [D,E,F1, F2]. Les documents d'urbanisme locaux devront délimiter et assurer la préservation de ces coupures par un principe de non diminution de leur surface actuelle. Les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter d'autres coupures non identifiées à l'échelle de la DTA.

III.2.4.2) Encadrer l'extension de l'urbanisation

L'extension de l'urbanisation dans les communes littorales doit se réaliser en continuité des agglomérations et villages existants ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement, au titre de l'article L 146-4-I du Code de l'urbanisme. La continuité s'apprécie au regard du prolongement de l'espace déjà construit et aménagé. On ne peut parler de continuité si le secteur destiné à être construit est séparé des parties déjà urbanisées par une coupure significative (espace agricole ou naturel, voie importante ou obstacle difficilement franchissable, etc.).

Les cartes [D,E,F1,F2] figurent les espaces urbanisés. Il est rappelé qu'en application de la loi littoral, les documents d'urbanisme locaux peuvent prévoir des extensions autour des agglomérations et villages, et non autour des hameaux. Il leur appartiendra donc de différencier, au sein des espaces urbanisés et en fonction des caractéristiques locales, les agglomérations et villages des hameaux.

On s'appuiera sur la circulaire UHC/DU1 no 2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral pour définir les hameaux :

« Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. On reconnaît qu'une commune peut être composée d'un ou de plusieurs villages et de plusieurs hameaux. La loi Littoral opère une distinction entre les hameaux et des bâtiments isolés implantés de façon anarchique (mitage).

[...]

Ce qui caractérise le hameau, c'est une taille relativement modeste et le regroupement des constructions. La taille et le type d'organisation des hameaux dépendent très largement des traditions locales et aucune définition générale et nationale ne peut y être apportée. Le rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale ou celui du plan local d'urbanisme ou de la carte communale pourront utilement se référer à ces traditions locales pour définir les hameaux.

[...]

Dans les hameaux existants, le plan local d'urbanisme ou la carte communale peut autoriser l'édification de quelques constructions, à l'intérieur ou à la frange du hameau, à condition que l'implantation de ces constructions ne remette pas en cause la taille relativement modeste du hameau. »

Les cartes [C, D, E1,E2] délimitent à l'échelle de la DTA l'espace proche des rives du lac au sens de l'article L146-4-2 du Code de l'Urbanisme. Les documents d'urbanisme locaux délimiteront précisément cet espace.

Les espaces proches des rives au titre de l'article L 146-4-II sont identifiés dans les cartes [C, D, E1, E2] en fonction des critères suivants :

- la distance de la rive, qui tient compte des éléments du relief et du paysage qui caractérise l'ambiance lacustre ;
- la co-visibilité, qu'elle soit appréciée de la rive ou de l'intérieur des terres ;
- la nature de l'espace (urbanisé ou non) séparant la zone concernée de la rive ;
- la présence ou non d'une coupure physique entre les rives du lac et l'espace considéré.

Les principes qui ont été appliqués pour délimiter les espaces proches des rives des 3 lacs sont :

- dans les espaces densément urbanisés sur un périmètre d'une superficie significative : l'espace proche du rivage est le front urbain du lac, délimité par la coupure physique constituée des routes importantes ceignant le lac ;
- dans les espaces naturels ou les espaces dont le niveau d'urbanisation ne dépasse pas le hameau : l'espace proche du rivage monte jusqu'à une ligne de coupure physique significative autre (contrefort, ligne de crête etc.).

III.3) Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement

Les Alpes du Nord sont l'un des grands espaces d'accueil, en montagne ou autour des lacs, pour le tourisme et les loisirs, par leurs offres variées d'activités sportives et récréatives, par la richesse de leurs paysages et la diversité de leurs espaces naturels.

Le tourisme alpin, de proximité et de séjour, est d'intérêt public car il contribue aux performances économiques de l'espace alpin et au maintien d'une population permanente. Mais sa pérennité économique repose aujourd'hui sur sa capacité à répondre aux nouvelles attentes de la clientèle et sur une mutation des équipements et des activités délibérément orientée vers un développement durable ; elle sera axée de surcroît vers la valorisation du patrimoine naturel et la qualité des prestations et des services. Du fait des évolutions climatiques mais aussi des évolutions de la demande, l'offre touristique dans les Alpes du Nord devra s'adapter en privilégiant la qualité, l'innovation et la diversification. L'offre de « tourisme quatre saisons » et de loisirs de proximité devra être développée. Celle-ci devra concevoir des produits respectueux des milieux et des paysages, et à ce titre, ne pas favoriser mais limiter et organiser le développement des loisirs motorisés dans les espaces naturels.

En outre, les activités touristiques d'hiver sont fortement conditionnées par l'importance de l'enneigement ; or, le changement climatique entraîne une diminution et une inconstance du manteau neigeux. Ce phénomène affecte en premier lieu les stations de moyenne montagne.

Dans cette perspective, les projets et modalités de planification et d'aménagement devront prendre acte de l'évolution du marché touristique alpin, du changement climatique et, au-delà, décliner les principes de ce nouveau paradigme économique, social et environnemental qui privilégie le développement qualitatif plutôt que quantitatif de l'offre touristique lacustre ou montagnarde.

L'ensemble des acteurs concernés devra veiller à favoriser le développement d'une urbanisation touristique durable en conformité avec les orientations du Protocole « Tourisme » de la Convention alpine et s'appuyer sur une analyse précise de la capacité d'accueil des sites.

III.3.1) Inscrire la restructuration et le développement des pôles touristiques dans une perspective de développement durable

Compte tenu du changement climatique, de la rareté de l'espace disponible, de la richesse des espaces naturels, des écosystèmes ou des paysages, de l'existence de risques naturels, mais aussi de l'évolution de la demande et du quasi achèvement de l'aménagement de sites de ski alpin, la priorité est à la restructuration, la réhabilitation ou le réaménagement des stations et des pôles touristiques plutôt qu'à l'extension de ceux-ci. En effet, l'offre en hébergement touristique à l'échelle du territoire de la DTA est largement dimensionnée et ne connaît pas de phénomène de saturation globale. Il s'agit donc en priorité de mobiliser de façon équilibrée l'ensemble de cette offre plutôt que de continuer à l'augmenter.

Comme on reconstruit, en agglomération, « la ville sur la ville », il faut reconstruire la « station sur la station » et améliorer la qualité architecturale, urbaine et énergétique pour redonner une attractivité concurrentielle à l'offre touristique dans les Alpes du Nord et élargir la gamme du produit « station ».

Dans de nombreuses stations, l'offre d'hébergement est vieillissante, mal adaptée aux nouvelles exigences de la clientèle et insuffisamment commercialisée. De plus, l'offre de logements pour les populations permanente ou saisonnière est insuffisante ou son coût trop élevé pour être accessible à ces populations.

La réalisation de constructions et équipements touristiques (constructions nouvelles, remontées mécaniques, équipements publics, équipements liés au thermalisme et aux activités aquatiques complémentaires, ...) est encadrée par les principes suivants :

1- L'échelle à prendre en considération pour apprécier l'opportunité de tout nouveau projet touristique est celle du « bassin d'offre touristique ». La notion de « bassin d'offre touristique » permet d'appréhender un espace cohérent en matière de produit touristique. Les documents d'urbanisme définiront ces espaces en se fondant sur les critères suivants :

- un même domaine skiable ou une forte interconnexion existante des domaines skiabiles ;***
- l'existence d'une tarification commune ;***
- l'existence de circuits organisés par navettes ou autres supports ;***
- la mutualisation d'équipements divers ou de commercialisation ;***
- un label ou une image de marque commune.***

2 - L'augmentation de la capacité d'accueil prévue par les documents d'urbanisme ne doit pas dégrader le niveau de service des infrastructures existantes et le maintien de conditions satisfaisantes d'accessibilité (montée /descente) en termes de temps de parcours et de sécurité doit être garanti, en particulier par l'amélioration de l'accès aux sites et centres touristiques au moyen de transports collectifs.

La capacité d'accueil des stations de ski s'appréciera en particulier au regard de la disponibilité de la ressource en eau, de la capacité suffisante des infrastructures de transport ou de la qualité de la desserte par les systèmes de transport collectif vers et au sein de la station, ainsi qu'au regard de la configuration naturelle du site qui ne doit pas être dénaturé par l'implantation de l'urbanisation ou de l'équipement envisagés.

3 - La quantification des besoins éventuels en constructions ou équipements nouveaux se fera après évaluation des potentialités de réhabilitation ou de réutilisation de l'existant à l'échelle de ce bassin. L'impact des projets sera quant à lui apprécié à l'échelle adaptée à l'enjeu (ressource en eau, transport, milieux...) Les projets devront respecter strictement le principe d'économie de l'espace et celui d'économie d'énergie et de performance énergétique, de la disponibilité de la ressource en eau, de l'usage de sources énergétiques renouvelables, des exigences écologiques et paysagères. Les cumuls des impacts sur l'environnement et les paysages des aménagements seront appréciés d'une manière globale, à l'échelle des plans, des programmes et des projets et accompagnés des mesures de compensation si nécessaire.

Dans les stations de ski, une urbanisation touristique limitée, intervenant prioritairement par réhabilitation, mutation, ou démolition-reconstruction de l'existant et ayant pour objectif d'assurer un équilibre économique et de diversifier l'offre touristique, pourra être réalisée, en priorité dans les secteurs actuellement urbanisés.

Les extensions urbaines devront être justifiées au regard des critères suivants :

- **la taille du parc d'hébergement ;**
- **la capacité des remontées mécaniques et des domaines skiables ;**
- **la pérennité de l'équilibre économique de l'offre touristique liée au ski (en lien avec la vulnérabilité au changement climatique et à la fiabilité de l'enneigement).**

La pertinence de la diversification s'apprécie en fonction du contexte et dans le cadre d'un projet cohérent à l'échelle du « bassin d'offre touristique ». Cette diversification du produit touristique est :

- **saisonnière, avec renforcement de la saison d'été ;**
- **des activités ;**
- **de l'offre d'hébergement en niveau de gamme, en renforçant un segment adapté à une plus grande accessibilité du produit ski ;**
- **de l'offre d'hébergement en terme de typologie (hôtel, club, résidence, ...)** ;

Afin d'assurer la cohérence des politiques publiques en ce domaine, en matière d'habitat, il est nécessaire que la priorité soit accordée à la réalisation d'hébergements nécessaires au fonctionnement de l'économie locale (en particulier en vue de l'accueil des populations saisonnières mais aussi permanentes), et à l'affectation marchande des lits dont la durée de la gestion banalisée de l'hébergement est garantie.

III.3.2) Préserver les ressources de l'activité touristique : les espaces naturels, sites et paysages des domaines skiables

Dans les Alpes du Nord, le tourisme hivernal s'appuie sur un nombre important de stations et de domaines skiables. Si, aujourd'hui, la plupart des domaines skiables alpins de moyenne ou grande taille bénéficie d'un enneigement satisfaisant, une hausse de la température fragilisera une partie de cette offre.

Le développement de l'activité touristique à venir devra prendre en compte les projections de modèles climatiques qui font état d'une possibilité de diminution de la quantité de neige à basse altitude et d'un recul des glaciers conjugué à la fonte du permafrost en amont. En sus de la hausse des températures, ce phénomène de réchauffement s'accompagne aussi d'une augmentation du risque d'inondation et d'érosion torrentielle qu'il convient d'anticiper dans le développement économique et dans la planification.

Dans certains sites, des restructurations de domaines sont nécessaires pour un meilleur fonctionnement des équipements, en terme de compétitivité ou d'avantage concurrentiel, pour une amélioration de la qualité paysagère ou une revalorisation d'espaces naturels ou de sites, pour désarmer des pistes du fait des aléas d'enneigement ou pour attirer un nouveau tourisme de type « quatre saisons ».

C'est non seulement à l'échelle du projet mais aussi à l'échelle du programme et du plan dans son ensemble (qu'il soit projeté dans le temps ou l'espace), que les incidences sur l'environnement devront être

appréciées, conformément à la législation en vigueur. En cas de réalisation fractionnée des aménagements (dans le temps ou dans l'espace), les évaluations environnementales et les études d'impact apprécieront les effets cumulés sur l'environnement et la faisabilité environnementale de l'ensemble du programme de travaux. Dans le cas d'impact environnemental notable, la recherche de variantes ou d'un autre type de projet touristique sera systématique.

Pour limiter les impacts des domaines skiables sur les espaces naturels et les paysages, les restructurations de ces domaines se feront à l'intérieur de l'enveloppe existante du domaine skiable : elles devront contribuer à améliorer la qualité de l'offre et la sécurité, sans incidence notable sur les milieux naturels, les paysages et la ressource en eau. Elles devront apporter une restauration de qualité, permettre une revalorisation paysagère et environnementale et assurer notamment en période d'étiage le maintien des débits garantissant le bon état qualitatif et quantitatif des cours d'eau.

L' « enveloppe existante des domaines skiables » est à délimiter sur la base des critères suivants :

- ***elle inclut l'ensemble du domaine skiable, délimité en application de l'article L473-2 du code de l'urbanisme ;***
- ***elle inclut les secteurs desservis par les remontées mécaniques actuelles, qui permettent, à partir d'un point du domaine skiable balisé et par une pratique normale du ski alpin de loisir, de rejoindre un point du domaine skiable balisé, sans emprunter de nouvelle remontée.***

Lors des restructurations à l'intérieur des enveloppes existantes des domaines skiables, le maintien des équipements les moins performants, situés dans des secteurs d'enneigement aléatoire et exigeant le recours quasi systématique à la neige de culture, sera examiné au regard des exigences d'utilisation économe de la ressource en eau afin d'adapter l'activité touristique aux particularités de l'environnement et aux ressources disponibles. Les équipements inutilisés seront enlevés et le sol re-naturalisé.

Les liaisons entre domaines skiables pouvant participer au confortement du produit touristique devront être dûment justifiées, et ne seront acceptables qu'en l'absence d'incidences notables sur le paysage, les ressources en eau (critères qualitatifs et quantitatifs garantissant le bon état des cours d'eau), les milieux naturels, l'activité agro-pastorale, et les fonctionnalités des écosystèmes. Elles ne pourront être autorisées qu'à la condition qu'elles respectent les identités paysagères et le fonctionnement biologique du sous-massif. Les espaces remarquables et les liaisons écologiques devront être préservées.

Les extensions des enveloppes des domaines skiables devront devenir l'exception et respecter de même l'ensemble des conditions du paragraphe précédent.

Pour assurer la cohérence des politiques publiques, et dans le contexte de changement climatique, il est nécessaire que les besoins en enneigement artificiel soient définis pour tous les projets de création ou d'extension de domaine skiable, en démontrant leur compatibilité avec l'ensemble des besoins en eau et les enjeux de maintien de la biodiversité à l'échelle des vallées.

De même, l'intégration des équipements pour les pistes de skis et l'enneigement artificiel dans un plan ou un programme de travaux, une synthèse préalable des projets envisagés, de restructuration, de liaisons entre domaines comme d'extensions, sont à prévoir pour permettre une vision d'ensemble des impacts cumulés sur la ressource en eau, le fonctionnement des espaces naturels et les paysages ; ces critères seront appréhendés à l'échelle adaptée aux différents enjeux.

Les éventuelles mesures compensatoires sont de la responsabilité du maître d'ouvrage. Elles doivent être spécifiques à l'aménagement concerné et être engagées avant toute mise en service de ce dernier.

En complément des prescriptions de ce chapitre, et conformément aux protocoles « Tourisme » et « Protection de la nature et entretien des paysages » de la Convention alpine, il est nécessaire que des « zones de tranquillité » soient délimitées.

Ces zones garantissent la priorité aux espèces animales et végétales sauvages et sont exemptes d'aménagement touristique et au-delà, de toute nuisance (y compris sonore) susceptible de gêner le libre déroulement des processus écologiques caractéristiques de ces espèces, et réduisant ou interdisant toute forme d'exploitation non compatible avec le déroulement des processus écologiques dans ces zones. Elles correspondent en outre à des zones de calme exemptes d'activités motorisées susceptibles de générer du bruit.

Lorsque ces zones de tranquillité auront été définies, les documents d'urbanisme locaux les

prendront en compte et ils veilleront à les mettre en réseau en tant qu'espaces complémentaires aux corridors biologiques. A proximité immédiate de ces zones et dans ces zones, les documents d'urbanisme locaux ne pourront pas autoriser la création d'un terrain aménagé pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

III.4) Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord

NB : Le contenu de ce chapitre ne préjuge pas des futures dispositions législatives, notamment la loi portant engagement national pour l'environnement dite « loi Grenelle II ».

Le système de transport durable dans les Alpes du Nord doit respecter les documents de planification de niveau national en vigueur et le protocole Transport de la Convention Alpine, qui conduisent à fixer au système de transport des Alpes du Nord, les objectifs suivants :

- garantir le bon fonctionnement des systèmes de transports internationaux en développant les liaisons internationales et nationales de transport ferroviaire de fret et de voyageurs pour les traversées alpines et favoriser les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement ;
- organiser et structurer le système de transport au service d'un fonctionnement efficace du système métropolitain multipolaire du Sillon alpin et des vallées ;
- empêcher l'engorgement des vallées par la circulation automobile, en organisant l'accessibilité multimodale des massifs et des stations, en cohérence avec l'offre touristique et la préservation du patrimoine naturel.

La présente DTA expose les projets de l'Etat, ainsi que les principes à respecter par ces projets et ceux des collectivités locales.

Les principes suivants devront être observés dans la mise en oeuvre des projets d'infrastructures de transport afin de réduire leurs impacts environnementaux :

- *ils devront garantir le maintien, voire restaurer les continuités écologiques ;*
- *ils seront menés en prenant en compte et en anticipant leurs effets connexes (aménagement fonciers, qualité de l'air, bruit, ...)* ;
- *ils devront contribuer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;*
- *ils devront s'intégrer au paysage.*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux projets ayant fait l'objet d'une décision d'approbation avant la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA.

III.4.1) Permettre la réalisation des grands projets de l'Europe et de l'Etat : réaliser les grandes infrastructures de transport et favoriser les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement

III.4.1.1) Favoriser la réalisation des projets d'infrastructures de l'Union européenne et de l'Etat

- Préserver les conditions de réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine et de ses accès depuis le Sillon alpin

Le CIADT du 18 décembre 2003 a réaffirmé la volonté du gouvernement de réaliser le projet de liaison ferroviaire transalpine, conformément aux engagements internationaux. Recensé parmi les projets prioritaires en vue de la réalisation du réseau ferroviaire transeuropéen de transport tel que défini dans la Décision 1692/96/CE du Conseil de l'Union Européenne, le projet de Liaison Ferroviaire Transalpine est le maillon central du corridor n°5 entre Lisbonne et Kiev, via Lyon, Turin, Trieste, Lubjilliana et Budapest. Ce maillon doit, d'une part, assurer le développement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie avec un objectif progressif de report modal et d'autre part, permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du Sillon alpin. Par ailleurs, ce nouvel itinéraire, et les services associés, permettront progressivement de délester autant que possible d'une partie des trafics de marchandise les bords du lac du Bourget et les traversées d'Aix les Bains et Chambéry et d'envisager des services voyageurs encore plus performants sur cet axe.

Pour assurer le développement du fret ferroviaire à travers les Alpes, et sans attendre la mise en service de la Liaison Ferroviaire Transalpine, un service commercial définitif d'autoroute ferroviaire alpine, possible dès la mise en service du nouveau gabarit du tunnel ferroviaire du Mont Cenis, est prévu.

La (ou les) plate-forme(s) principale(s) de chargement des camions sera (ont) localisée(s) à l'ouest des massifs des Préalpes, à l'ouest du futur tunnel sous le massif de la Chartreuse et à proximité de la croisée des autoroutes et grands axes ferroviaires de l'est lyonnais. La plate-forme de chargement d'Aiton pourra subsister avec, au minimum, une vocation locale de desserte du Sillon alpin.

- Préserver les conditions de réalisation des infrastructures d'accès au Sillon alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise

L'Etat met en oeuvre différents projets ferroviaires et routiers qui permettent d'améliorer l'accès au Sillon alpin :

- la Liaison Ferroviaire Transalpine ;
- la liaison ferroviaire Sillon alpin-Méditerranée par un meilleur raccordement du Sillon alpin-sud à Valence-TGV, grâce au doublement partiel de la voie ferrée Grenoble-Valence et à son électrification ;
- la ligne du Haut-Bugey (Bourg-en-Bresse – Bellegarde). Cette liaison permettra une amélioration de la liaison Paris – Genève par TGV. Même si elle n'est pas directement sur le territoire des Alpes du nord, elle contribuera à améliorer la desserte en TGV du nord de la Haute-Savoie, la gare de Bellegarde devenant accessible par l'autoroute A41/A40 ;
- la liaison routière Grenoble – Sisteron ;
- la liaison routière A40 – Thonon les Bains.

Au-delà, seront privilégiés les projets ferroviaires permettant de réduire les temps d'accès aux pôles majeurs du Sillon alpin depuis les grandes métropoles françaises et européennes en organisant les portes d'entrée de la grande vitesse dans le territoire.

- Accompagner la réalisation des itinéraires cyclables d'intérêt national selon les principes visés au CIADT du 15/12/1998

Ce réseau comporte sur le territoire de la DTA des Alpes du Nord 3 principes d'itinéraires :

- l'itinéraire du Léman à la Mer (suivant le Rhône) ;
- l'itinéraire du Rhône au Rhône en passant par le Sillon alpin (Chanaz – Chambéry - Grenoble - Romans mais intégrant aussi, dans son esprit, l'itinéraire variante passant par Annecy et rejoignant la Combe de Savoie) ;
- un itinéraire de liaison entre Grenoble et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (principe de tracé non encore déterminé).

Ces itinéraires ont vocation à s'appuyer sur un ensemble de projets de voies vertes (sites propres) ou véloroutes (voies routières de faible trafic) de maîtrise d'ouvrage locale ou départementale. Il importera de veiller à en assurer la continuité en terme de tracé et l'homogénéité en terme de caractéristiques.

Dans une perspective de développement durable de l'accessibilité du sillon alpin, des liaisons voyageurs efficaces, en transport collectif, prioritairement ferroviaires, doivent exister entre les pôles urbains de la DTA et les grands pôles voisins que sont Lyon, Genève, Valence et les aéroports internationaux.

En matière de fret, au-delà des systèmes ferroviaires évoqués précédemment, l'accès aux ports fluviaux devra être amélioré.

Il conviendra de préserver les conditions de réalisation de ces projets dans les documents d'urbanisme locaux, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

III.4.1.2) Favoriser un report des transports des personnes et des marchandises vers les modes les plus respectueux de l'environnement

En France, un plan national de lutte contre le changement climatique a été adopté en 2000, prolongé par le Plan Climat 2004-2012. En outre, des mesures relatives au climat sont définies dans la Stratégie nationale de développement durable adoptée en 2003 et actualisée fin 2006 afin de renforcer l'intégration du développement durable dans l'ensemble des politiques. Dans le cadre de ces documents, l'Etat s'engage à rééquilibrer les modes de transport vers les modes les moins dommageables pour l'environnement afin de réduire les émissions polluantes et notamment les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Dans cette perspective, les aménagements ou réalisations d'infrastructures de transport collectif sont à privilégier par rapport à ceux relatifs aux transports individuels routiers. De manière générale, l'objectif est de parvenir à un niveau de service ferroviaire dans les liaisons entre pôles, en priorité pôles urbains majeurs et complémentaires, de niveau supérieur ou égal au niveau de service routier, pour permettre le report modal. En outre, les passages d'un mode de transport à un autre seront facilités afin d'éviter toute rupture importante dans l'organisation multimodale du système de transport de personnes et de marchandises.

Les autorités organisatrices de transport devront mettre en place les coopérations nécessaires pour coordonner les services qu'elles organisent et rendre leurs offres de transport plus cohérentes et plus attractives pour la clientèle. Des systèmes, tels que les centrales de mobilités ou le titre de transport unique, devront être développés, dans la mesure où ils concourent à renforcer la performance des systèmes de transport collectif.

Aucune augmentation des capacités routières de franchissement des Alpes ne sera réalisée, à l'exception des projets déclarés d'utilité publique à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA et de ceux dont la réalisation répond aux objectifs de l'article 7.2 du protocole transports de la Convention alpine, notamment les itinéraires de contournement d'agglomération ou de conurbation.

Les documents d'urbanisme locaux des collectivités concernées par les transports lacustres (en particulier sur le Léman) devront prendre en compte ce mode de transport et favoriser sa connexion avec les pôles.

III.4.2) Organiser le système de transport au service du fonctionnement efficace d'un réseau urbain multipolaire et de l'activité touristique

La bonne coordination des différents modes de transport, le développement de l'intermodalité, l'optimisation des systèmes de transports et des infrastructures existants dans l'espace alpin sont des objectifs du Protocole « Transport » de la Convention alpine. En outre, l'objectif d'économie d'espace s'applique non seulement à l'urbanisation mais aussi aux infrastructures ; c'est pourquoi la réalisation de nouvelles infrastructures doit être strictement limitée.

Pour tenir compte de l'armature urbaine du sillon alpin, le système de transport doit s'appuyer du point de vue des transports collectifs, pour les liaisons inter-pôles sur les services de transports ferroviaires complétés par des services de cars inter-urbains à haut niveau de service, et dans chaque pôle (prioritairement les pôles urbains majeurs et les pôles complémentaires) sur des réseaux urbains et péri-urbains bien structurés. La coopération des autorités de transport doit veiller à ce que l'ensemble atteigne un bon niveau de performance.

A ce titre, les projets prioritaires de modernisation des infrastructures ferroviaires concerneront :

- l'axe Chambéry-Annecy-Genève (Sillon alpin nord) en complément des programmes d'investissements prévus sur le Sillon alpin sud ;
- la capacité de l'étoile ferroviaire grenobloise ;
- les différentes branches de l'étoile d'Annemasse en valorisant la réalisation prévue du projet CEVA (Cornavin, Eaux Vives, Annemasse) vers Thonon et Evian d'une part, vers Bonneville et Le Fayet d'autre part.

La contrainte d'économie dans l'utilisation de l'espace s'appliquera aux infrastructures de transport pour l'aménagement de celles qui existent comme pour les éventuels projets neufs.

Pour les infrastructures routières existantes, l'optimisation de capacité par des mesures d'exploitation qui ont pour objet l'amélioration du service rendu sera privilégiée et prioritaire par rapport à toute augmentation de capacité résultant de travaux neufs sur des emprises nouvelles. Les élargissements de voiries spécifiquement dédiés à des voies spécialisées partagées, visant à l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs routiers, sont autorisées sous réserve d'une étude globale démontrant l'insuffisance des voies existantes.

En conséquence, les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ce principe.

- Optimiser les réseaux routiers et ferroviaires existants

L'optimisation des réseaux existants est prioritaire par rapport aux projets neufs.

Pour le trafic routier, les mesures d'exploitation et de régulation des infrastructures permettent une amélioration du service rendu. De même, en matière ferroviaire, la modernisation des installations, des systèmes de signalisation et de télécommunications, le doublement des voies lorsqu'il est adapté et pertinent et le développement de nouveaux services améliorent l'accessibilité des agglomérations et des stations touristiques. Ce type de mesures a des impacts sur l'environnement en général plus limités que la réalisation de projets neufs.

De nouvelles capacités routières, par élargissement des voies existantes ou par tracés neufs, ne seront construites que si les mesures prises sur les infrastructures ferroviaires et routières en matière d'augmentation de l'offre par optimisation de l'exploitation ont atteint leurs limites, dans le respect des orientations nationales de la politique d'investissement routier. En conséquence, les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ce principe.

Pour optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, de nouvelles gares ou haltes peuvent être envisagées en fonction du trafic potentiel, de la non remise en cause des objectifs du schéma de desserte ferroviaire global et des liens avec les autres systèmes de transport, notamment collectifs, et à la condition que les documents d'urbanisme accompagnent cette création d'un développement urbain ou territorial cohérent de nature à accroître la part modale du transport ferroviaire.

De manière générale, afin d'optimiser l'usage du train, les documents d'urbanisme des communes disposant de gares devront au cours de leurs révisions porter une analyse particulière sur le développement des secteurs avoisinants les gares (en particulier dans un objectif de densification de ces secteurs), en lien avec les objectifs de niveau de service associés à ces dernières.

- Restreindre la création de diffuseurs

Les infrastructures de caractéristiques autoroutières, étant destinées à écouler le trafic de transit et d'échanges inter-cités, ne doivent recevoir que les diffuseurs ou compléments de diffuseurs² strictement nécessaires et non susceptibles d'affaiblir le niveau de service pour le trafic de transit et inter-cités.

En dehors des parties agglomérées des pôles urbains majeurs et complémentaires, les créations de nouveaux diffuseurs ne sont pas autorisées par l'Etat sauf exception dûment justifiée, notamment dans le cas l'intérêt d'un tel diffuseur dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs est démontrée. Cette exception est subordonnée à des engagements stricts sur l'organisation et la maîtrise du développement, particulièrement dans le secteur directement sous influence du futur diffuseur, et à condition que des solutions alternatives au diffuseur aient été étudiées par les collectivités et les services de l'Etat, sans apporter de réponse satisfaisante.

Les documents d'urbanisme locaux ne pourront donc prévoir et réserver des terrains pour de nouveaux diffuseurs que s'ils respectent ce principe.

- Intégrer les projets d'infrastructures de contournement d'agglomération dans une réflexion globale visant à ne pas augmenter les trafics

Les projets routiers ou autoroutiers de contournement d'agglomération supportant un trafic élevé doivent s'inscrire dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs en particulier lorsqu'elle est spécifiée dans un PDU. Cette réflexion doit intégrer des objectifs d'intermodalité, et établir une cohérence entre le schéma de voirie propre à l'agglomération et les objectifs de structuration d'un développement urbain hiérarchisé et multipolaire. Le schéma de voirie devra notamment prévoir le réaménagement des voies qui se trouveront délestées du trafic d'échanges et de transit, afin de contribuer à une diminution globale des trafics dans les agglomérations considérées.

2

Un diffuseur est un ouvrage routier permettant l'entrée et la sortie sur une infrastructure de type autoroutier. Un échangeur est un ouvrage qui permet de passer d'un ouvrage de type autoroutier à un autre mais ne permet pas de sortir vers le territoire ni d'entrer depuis celui-ci.

- Limiter strictement l'urbanisation aux abords des infrastructures hors milieu urbain, l'organiser en milieu urbain.

Hors agglomération, l'urbanisation résidentielle et économique le long des infrastructures existantes et futures doit être strictement limitée. Ceci concerne les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires.

En agglomération, l'urbanisation aux abords des infrastructures, dans le cadre d'un projet urbain, devra préserver les conditions de leur bon fonctionnement et prendre en compte leurs nuisances, dues au bruit et aux pollutions de l'air, sur les riverains.

- Limiter les augmentations de capacités routières vers les stations et favoriser leur accessibilité par les transports collectifs

Les difficultés d'accessibilité aux massifs et aux stations sont liées principalement à la concentration spatiale de l'offre touristique, à des phénomènes de pointe temporelle de la demande de déplacements et à un processus de commercialisation basé très majoritairement sur des longs séjours avec une organisation des arrivées et départs le samedi.

Pour limiter l'encombrement des vallées par la circulation automobile, les principales routes accédant aux massifs seront dimensionnées pour la demande moyenne saisonnière en admettant des saturations en période de pointe : une priorité forte est à donner au développement et à l'exploitation des transports collectifs ferroviaires et routiers. Une attention particulière sera accordée à l'organisation du système de transport dit « des derniers kilomètres » dans la mesure où celle-ci conditionne l'efficacité de toute la chaîne de transport.

Les partis d'aménagement privilégient la sécurisation des accès plutôt que l'augmentation de capacité, qui est strictement limitée. Elle ne pourra être envisagée qu'en l'absence d'un mode de transport alternatif à la route, et les voies créées devront être affectées en priorité aux transports en commun en période de pointe. En conséquence, les documents d'urbanisme devront intégrer la capacité d'accessibilité routière et en transport collectif aux stations comme un des éléments dimensionnant pour la taille et la nature de la gestion du parc d'hébergements.

Lorsque les documents d'urbanisme locaux définissent des projets d'équipements nécessaires au transport collectif par câble et d'ascenseurs urbains, vers les massifs ou dans les stations, ces projets devront s'inscrire dans une politique globale de gestion des déplacements.

Afin d'assurer la cohérence de la politique de transport, il est nécessaire que ces dispositions soient accompagnées de mesures de régulation du transport routier individuel sur les itinéraires existants afin de constituer une alternative crédible au transport individuel et permettre un réel report modal. L'impact sur l'environnement et le paysage lors de leur construction, leur entretien et leur fonctionnement, devra de plus être pris en compte.

ANNEXE 1

Paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard insuffisamment protégés

1 - Éléments du paysage naturel soumis à un objectif de protection renforcée du paysage

Monts et Massifs :

Haute-Savoie

Chaîne des Aravis
Dent d'Oche / Cornettes de Bise
Roc d'Enfer
Tournette
Vuache
Mont de Grange/Pointe de Nantaux
Massif des Voirons
Massif des Bauges
Massif du Clergeon et Gros Foug
Môle

Savoie

Chaîne des Aravis
Chaîne d'Arclusaz
Massif de la Lauzière
Massif de Belledonne

Isère

L'Obiou

Cirques :

Savoie – Isère

Cirque de Saint-Même

Drôme

Cirque d'Archiane

Plateaux :

Haute-Savoie

Plateau des Glières
Sites karstiques du Parmelan, Sous-Dine, Rochers de Leschaux
Plateau de Loex (au-dessus de Taninges)
Plaine du Vallon à Samoëns
Plaine des Rocailles

Isère

Plateau des Coulmes

Grottes :

Haute-Savoie

Grotte de la Diau (Thorens-Glières)
Grotte de Bange

Isère

Grotte de Choranche
Grotte du Bournillon et ses abords

Vallées, vallons :

Haute-Savoie

Vallée du Bouchet
Vallée de la Manche
Vallée des ardoisières
Haute-vallée du Fier (sous l'Aiguille-Charvin)

Savoie

Vallons du Ponturin et de Rosuel
Vallon de Mercuel
Vallon du Lou
Vallon du Clou
Vallon des Encombres
Vallées de l'Avérole et du Ribon
Vallon de Bellevaux
Vallon de Tamié
Vallée des Glaciers

Isère

Vallon du Haut Ferrand

Drôme

Vallon de Combau
Vallon de la Jarjatte

Cols :

Tous les cols de la Route des Grandes Alpes non classés
Col de la Colombière
Col des Aravis
Col des Saisies
Col du Télégraphe
Col du Galibier

Haute-Savoie

Col du Bonhomme
Col de Joux-Plane
Col des Montets
Col du Pas de Morgins
Col de la Forclaz
Col de Leschaux
Col du Joly
Col du Sapenay
Col de la Chambotte

Savoie

Col du Mont Cenis
Col du Petit Saint Bernard
Col de la Madeleine
Col de Tamié

Drôme

Col du Rousset (versant Sud uniquement, côté Die)
Col de la Bataille
Col de Grimone
Col de La Chau
Col de la Croix-Haute
Col de Menée
Défilé des petits Goulets et ses abords

Isère

Col de la Croix-Haute
Col de Romeyere
Col de Menée

Cascades :

Haute-Savoie

Cascade de la Combe de Sales
Cascade d'Ardent
Cascade du Pas du Roc

2 - Patrimoine historique soumis à un objectif de valorisation du patrimoine bâti

Villages et hameaux de montagne :

Haute-Savoie

Bionnassay
Hameau du Mont (Abondance)
Chalets Vormy

Savoie

Héry sur Ugine
Cité de Conflans
Villages et Hameaux de Haute-Tarentaise (Ste Foy, Montvalézan, Villaroger)
Hameau des versants du Soleil (Montmery)
Hameau de l'Ecot et village de Bonneval sur Arc
Valloire et hameaux de la route du Galibier

Isère

Hameaux et chef-lieu de St Christophe-en-Oisans
Corps

Drôme

Hameau de Bénévisse (Treschenu-Creyers)
Hameau de Grimone (Glandage)

Patrimoine de la Résistance :

Haute-Savoie

Plateau des Glières et cimetière de Morette

Isère

Cimetière national de St Nizier du Moucherotte,

Drôme

Nécropole de Vassieux et ses abords

Patrimoine militaire :

- Savoie**
 - Fort de Tamié
 - Forts de Mont Cenis (Roncé...)
 - Forts de Bourg St Maurice (la Platte, la Redoute Percée)
- Isère**
 - La Bastille

Patrimoine religieux et monastique :

- Savoie**
 - Abbaye de Tamié
 - Saint Hugon
- Isère**
 - Sanctuaire de la Salette
- Drôme**
 - Abbaye de Léoncel
 - Abbaye de Valcroissant
 - Monastère St-Antoine-le-Grand

Stations de ski :

- Haute-Savoie**
 - Avoriaz
 - Flaine
- Savoie**
 - Les Arcs 1600 et 1800

Refuges :

Les refuges d'altitude du Mont-Blanc, de l'Oisans et de la Vanoise

Voies ferrées, funiculaires, téléphériques :

- Savoie**
 - Ouvrages du chemin de fer du Mont Cenis et du funiculaire du Revard
- Isère**
 - Chemin de fer de La Mure, de Grenoble à Veynes
 - Funiculaire de Saint-Hilaire du Touvet
 - Ouvrages de l'ancienne voie ferrée du Beaumont
 - Ouvrages de la voie ferrée de Grenoble à Veynes

Patrimoine sanitaire :

- Haute-Savoie**
 - Sanatoriums de Passy (Guébriant, Praz-Coutant, Martel de Janville)

Patrimoine agricole :

- Drôme**
 - Cabanons du coteau viticole de Châtillon-en-Diois

3 - Itinéraires régionaux de découvertes

Randonnée :

- Via Alpina
- Grande Traversée des Alpes (GR5)
- Haute-Savoie**
 - Tour du Mont-Blanc
- Savoie**
 - Tour de la Vanoise
 - Tour du Beaufortain
- Isère**
 - Tour de l'Oisans
- Drôme**
 - Grande Traversée du Vercors

CHAPITRE 4

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET RECOMMANDATIONS

La DTA a exposé un certain nombre d'objectifs. Ils doivent devenir des objectifs partagés, que l'Etat et les collectivités locales peuvent aussi décliner dans les autres volets de politiques, en s'appuyant sur des démarches partenariales, contractuelles et de gouvernance au bénéfice des actions de chacun.

1. La mise en oeuvre de la DTA

La mise en oeuvre de la DTA dépend fortement de la stratégie de l'ensemble des acteurs locaux et de la complémentarité de leurs actions.

1.1 – Le suivi de la mise en oeuvre de la DTA (y compris l'évaluation environnementale)

L'atteinte des objectifs de la DTA dépend des modalités de sa mise en oeuvre, au travers de l'ensemble des actes qui façonnent le territoire.

D'une part, l'État précisera l'organisation de ses services pour :

- la communication, l'explication et le porter à connaissance de la DTA auprès des acteurs du territoire ;
- le porter à connaissance de la DTA, puis la prise en compte de la DTA dans l'association de l'Etat lors de l'élaboration des SCoT ou des PLU en l'absence de SCoT ;
- l'avis de l'Etat sur les projets de SCoT et des PLU en l'absence de SCoT;
- le contrôle de légalité ;
- plus globalement, la réflexion interdépartementale et interministérielle permettant l'articulation des SCoT sur le territoire des Alpes du Nord et de son voisinage.

D'autre part, l'État proposera à ses partenaires la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en oeuvre de la DTA et celle des démarches territoriales, afin de :

- disposer d'une vision globale et coordonnée de l'ensemble des démarches participant à l'évolution de ce territoire
- suivre l'état d'avancement des SCoT et de leur projet d'aménagement et de développement durable;
- mettre en place des indicateurs communs permettant de suivre les préconisations et les prescriptions de la DTA : indicateurs démographiques, de consommation d'espace, de densité, ou ceux issus de l'évaluation environnementale. Ces indicateurs pourront dépasser le cadre de l'application stricte des prescriptions et mesurer les impacts globaux des orientations générales du document : qualité de l'air, consommation énergétique, exposition au bruit...

Enfin, l'InterSCoT-PNR, institué dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, constitue un espace partenarial de suivi particulièrement mobilisable dans cette perspective.

1.2 – La mise en oeuvre au travers des projets d'aménagement et de développement durables et les chartes des parcs naturels régionaux et/ou des pays

Les objectifs et orientations de la DTA doivent être déclinés dans les projets d'aménagement et de développement durables (PADD) des SCoT ; ils doivent de même être cohérents avec les Chartes des PNR ou des Pays et autres documents d'orientation.

Les documents d'urbanisme auront en particulier à préciser, territorialiser et décliner les orientations de la DTA, à projeter sur leur territoire et à leur échelle une politique compatible avec celle menée à l'échelle de la DTA, et donner ainsi corps et vie aux principes décrits dans la DTA.

1.3 – La mise en oeuvre à travers les politiques sectorielles de l'Etat et à travers les programmes contractuels

Les objectifs et orientations de la DTA sont déclinés par l'Etat et les Collectivités dans leurs politiques sectorielles et leurs programmes contractuels :

- les programmes contractuels tels que les Contrats de Projets Etat Région, les contrats d'agglomération, les Contrats de Pays, les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS), la coopération métropolitaine, les documents de programmation des crédits européens ... ;
- les Plans de Prévention des Risques, Plans de Prévention des Risques Technologiques, Plans de Prévention des Risques Miniers
- la protection de la ressource en eau (mise en oeuvre des SDAGE et SAGE, contrats de rivières ...) ;
- l'amélioration de la qualité de l'air (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) ;
- la généralisation de la contractualisation des relations entre les acteurs de l'aménagement du territoire et les agriculteurs (chartes locales de gestion de l'agriculture, mesures agri-environnementales) ;
- la gestion de l'espace et la maîtrise foncière par l'accompagnement des actions entreprises par les Établissements Publics Fonciers Locaux en articulation avec celle des SAFER sur les espaces agricoles et celles du conservatoire du Littoral ou des conservatoires des espaces naturels ;
- la politique de l'habitat ;
- la politique et les programmes de massifs (conventions interrégionales de massif).

En outre, ils pourront utilement être prolongés, confirmés, développés, réaffirmés par des démarches internationales telles que celles en cours dans le cadre des travaux de la Convention alpine.

2. Un principe de gouvernance aux bonnes échelles

Pour répondre au mieux aux objectifs identifiés dans la DTA et mettre en oeuvre efficacement les orientations qu'elle contient, il est essentiel que les acteurs institutionnels développent des réflexions, des solidarités et des projets communs aux échelles fonctionnelles les plus pertinentes.

2.1 – Renforcer la cohérence des exercices de planification à l'échelle du Sillon Alpin

Les niveaux de structuration de l'intercommunalité et les échelles géographiques de réflexion voire d'action ne sont pas toujours adaptées aux périmètres de fonctionnement réel des agglomérations ou des espaces urbains, en terme de dynamisme d'urbanisation, de développement économique et de déplacements. Garantir un développement équilibré et durable des agglomérations et des espaces urbains ou péri-urbains des Alpes du Nord et assurer une planification cohérente exige de promouvoir des coopérations modulables en fonction de bassins fonctionnels : bassins de vie, bassins d'emplois, bassin d'habitat, bassins d'offre touristique, bassins versants.

Dans le cadre de coopérations effectives, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de SCoT, PLH, PDU, de schéma d'équipement commercial sont plus à même de garantir une réelle cohérence entre les politiques d'urbanisme, d'habitat, de déplacements ou de développement économique et commercial, aux différentes échelles.

Le Sillon alpin constitue un espace métropolitain qui nécessite de disposer d'une structuration et d'une organisation fonctionnelle et institutionnelle nécessaires à son développement équilibré et maîtrisé ainsi qu'à l'affirmation de son statut à l'échelle nationale et internationale. Le confortement et le développement d'une coopération métropolitaine en cours doivent se poursuivre pour constituer une véritable gouvernance supra-territoriale efficace et dynamique qui puisse prendre dûment en compte les échanges entre centres urbains et milieux ruraux (parcs par exemple), et entre pôles urbains eux-mêmes.

L'influence des centres urbains s'étend de plus en plus en plus loin dans les milieux ruraux et les massifs environnants. Des structures de coopération entre espaces urbains et milieux ruraux sont nécessaires et doivent se développer autour de projets communs appuyés sur la complémentarité de ces espaces. Il s'agit d'encourager et de soutenir la solidarité et la complémentarité entre les agglomérations et les zones rurales périphériques par des partenariats en matière de gestion des activités de loisirs, de valorisation de l'espace agricole, de ressources énergétiques ou de déplacements. Ces partenariats pourraient utilement prendre la forme de dispositifs de gestion contractuelle.

Parallèlement à ces coopérations entre centres urbains et milieux ruraux ou massifs environnants, les mécanismes de coopération au sein des vallées, des massifs, des bassins touristiques doivent pouvoir eux aussi être développés.

L'InterSCoT-PNR, mis en place à l'échelle du Sillon Alpin, propose en ce sens des outils opérationnels pour atteindre ces objectifs. Ainsi, les chartes de pays, de parcs naturels régionaux, les projets d'aménagement et de développement des SCoT, dès lors qu'ils sont cohérents entre eux, permettront d'assurer avec plus d'efficacité l'articulation du territoire avec les documents de planification.

2.2 – Encourager la coopération des autorités organisatrices de transport

Les déplacements constituent un enjeu très fort, à l'échelle globale du Sillon Alpin ainsi qu'à des échelles plus spécifiques.

A l'instar de ce qui se met progressivement en place sur le bassin franco-valdo-genevois, de ce qui se pratique à l'échelle de l'agglomération grenobloise ou des expérimentations menées dans le cadre de projets co-financés dans le cadre du programme INTERREG « Espace alpin »³, les autorités organisatrices de transport devraient développer et, le cas échéant, approfondir leur coopération afin d'offrir en particulier des liaisons efficaces entre les différents pôles du Sillon alpin et entre ceux-ci et les pôles nationaux. De même, des liaisons efficaces sont à développer entre ces pôles et les vallées touristiques, avec une attention toute particulière à l'efficacité de la desserte du dernier kilomètre. Les interfaces entre modes devraient être améliorées afin que la chaîne de co-modalité soit efficace.

Cette coopération des autorités organisatrices de transport devrait avoir pour objectifs d'améliorer l'offre de transports publics en termes quantitatifs et qualitatifs et d'offrir des services d'information/réservation/tarifification adaptés aux besoins des usagers. Il s'agirait par exemple de mettre en réseau les centrales de mobilité pour offrir des informations multimodales (horaires, durées, modes, fréquences) et permettre des réservations ou achats de billets de transport ou de développer de nouveaux services de navettes performants à partir des gares et à destination des stations/sites touristiques.

2.3 – Renforcer la cohérence de la gestion des stations de ski

Selon l'OCDE, les changements climatiques menacent le secteur des sports d'hiver en Europe : une hausse de 1°C, de 2°C ou de 4°C à l'avenir pourrait ramener le nombre de domaines skiables jouissant d'un enneigement fiable à 500, 400 ou 200 respectivement sur les 666 domaines skiables alpins⁴. Une élévation de 4 °C signifierait en Haute-Savoie que seules 7 stations sur 37 garderaient un enneigement suffisant, en Isère 7 sur 19 et en Savoie 30 sur 42. A titre d'information, le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) mandaté par l'ONU a rendu ses conclusions début février 2007 : la température mondiale augmentera entre 2 et 4,5 °C le long du XXI^e siècle .

Dans ces conditions, il apparaît clairement que la solution de l'enneigement artificiel ne saurait être une solution supplétive durable sur le plan tant économique qu'environnemental.

³ Voir en particulier le projet MobilAlp (Alpine Mobility Management) et son projet de Charte sur la mobilité alpine durable dont l'objectif est de développer des offres et des services de mobilité durable pour les usagers des transports à l'échelle locale et régionale www.mobilalp.com.

⁴ In OCDE, Changements climatiques dans les Alpes européennes – Adapter le tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels, Paris, Février 2007

Ainsi, le modèle de développement quasi-industriel et le coeur de l'activité de nombre de stations des Alpes du Nord fondé sur la pratique intensive du ski sont menacés. Un nouveau mode de développement, durable, doit être encouragé : les transitions en terme d'offres d'activités mais aussi d'offres globales (accessibilité, qualité des logements, mutabilité des équipements) doivent être favorisées dans un cadre coopératif entre les stations elles-mêmes. Les Collectivités concernées ont un intérêt à adopter des stratégies communes autour des problématiques qui les préoccupent : développement d'une offre touristique complémentaire et non concurrente à l'échelle d'un bassin touristique, préservation des paysages, des sites naturels, d'une ressource en eau à l'échelle d'un massif, garantie d'un système de transport et de la réalisation de logements de qualité, à l'échelle d'une vallée, gestion de manière contractuelle d'un patrimoine naturel, rural et culturel, en promouvant une mobilité durable.

Ainsi, gérer les ressources énergétiques, l'eau, les problématiques de mobilité à l'intérieur des stations/sites comme pour leur accessibilité, l'offre d'activités « quatre saisons » en s'appuyant sur un patrimoine naturel et culturel protégé et valorisé, suppose que les stations tissent entre elles des liens étroits de coopération pour mieux mutualiser leurs équipements, développer des synergies, améliorer la qualité paysagère et architecturale des sites et éviter ainsi une concurrence stérile et dispendieuse.

3. Améliorer la gestion des espaces naturels et agricoles

3.1 - S'appuyer sur les parcs naturels et leurs chartes pour en faire des espaces exemplaires et innovants

Les territoires des Parcs (parcs régionaux ou nationaux), véritables coeurs verts alpins, peuvent avoir un développement plus qualitatif que quantitatif, maintenir la vie rurale, protéger et valoriser le patrimoine agricole et écologique. Le potentiel économique agricole de ces territoires a vocation à être conforté et leur ouverture aux activités complémentaires d'accueil touristique à être favorisée.

Dans les Chartes des parcs naturels régionaux et nationaux qui constituent le coeur d'un projet de territoire, l'ambition d'un développement durable pourrait être renforcée en définissant des interventions plus précises en vue de la protection de la ressource en eau et des ressources énergétiques, en développant un système de transport performant favorisant les modes collectifs, en encadrant plus étroitement l'urbanisation et en minimisant les risques. En outre, d'une manière générale les relations qui existent et se développent toujours plus entre d'une part un Sillon alpin dynamique et en croissance et d'autre part, les Parcs qui le longent (du Vercors, de la Chartreuse et des Bauges) rendent nécessaire le renforcement des solidarités et des échanges entre ces deux entités qui interagissent.

Les Chartes peuvent apporter des réponses précises aux enjeux de croissance de population, spécifiquement dans le territoire sous influence des agglomérations qui les bordent en déclinant les orientations de la DTA. Les Parcs doivent conforter leur caractère exemplaire et innovant en matière de développement durable et gérer la pression urbaine en évitant qu'elle ne banalise leurs paysages, leurs activités et leur projet de territoire.

Ces territoires devraient en outre être source d'inspiration pour des espaces fragiles, notamment les espaces naturels au sein des massifs bordant le Sillon alpin et orphelins de toute structure spécifique : les Parcs doivent conforter leur rôle d'entraînement vis-à-vis de ces « espaces jumeaux ».

3.2 – Développer des modes de gestion contractuelle des espaces naturels et agricoles

Les espaces agricoles comme les espaces naturels doivent être préservés, ainsi que les liaisons fonctionnelles vitales entre ces espaces (corridors biologiques, liaisons agricoles). La DTA précise les orientations en matière de protection. L'enjeu est toutefois de dépasser l'opposition entre deux logiques qui pourraient paraître contradictoires : aménagement et protection, en mettant en place des dispositifs contractuels de gestion de l'espace pour un développement durable et solidaire, répondant aux critères suivants :

- agir dans un cadre concerté de type Charte ou Contrats d'objectifs conciliant les objectifs de préservation des espaces naturels et les mesures de développement touristique, dans une optique de « développement durable » ;
- associer les acteurs représentatifs des différentes dimensions de la gestion des espaces : Collectivités, aménageurs, gestionnaires touristiques, exploitants agricoles et forestiers, administrations, gestionnaires d'espaces protégés, associations ;
- définir un périmètre pertinent du point de vue du réseau des espaces naturels.

Plusieurs cas de figure peuvent être distingués :

- les dispositifs de gestion contractuelle établis dans le cadre de la procédure « Parcs naturels régionaux » ;
- la gestion contractuelle à généraliser et systématiser dans le cadre des zones naturelles remarquables au travers du réseau NATURA 2000 avec la mise en place de « documents d'objectifs » dans chaque site définissant les orientations de gestion et les mesures de conservation contractuelles et indiquant le cas échéant les mesures réglementaires à mettre en oeuvre sur le site ;
- le soutien aux démarches en cours sur le territoire de la Conférence internationale « Espace Mont Blanc » : ces approches méritent d'être encouragées et peut-être orientées vers l'élaboration de dispositifs plus contractuels de type « charte », à l'instar de celle des parcs naturels régionaux.

Les EPCI contribuent à un niveau adapté à ces différents cas de figure. Les entités contractuelles évoquées ci-avant peuvent également être intéressantes pour négocier et mettre en oeuvre des politiques de solidarité :

- par exemple, en organisant la contribution des stations à l'entretien des paysages et des espaces agricoles, et en développant la complémentarité entre sites touristiques et espaces protégés ;
- en renforçant les partenariats entre agglomérations urbaines et collectivités rurales en matière de gestion de loisirs de proximité ou de valorisation de filières agricoles.

L'attractivité du Sillon alpin et la dynamique de l'activité touristique et récréative sont directement corrélées à la capacité par le territoire de gérer son patrimoine naturel, culturel et rural, le préserver tout en le mettant en valeur en économisant les ressources en eau, en énergie et en réduisant l'exposition aux risques.

Dans cette perspective, les projets de développement qui s'inscriront dans une réflexion territoriale et temporelle élargie, associant l'ensemble des partenaires et raisonnant de façon globale et prospective à l'échelle d'une vallée ou d'un sous-massif, seront les plus bénéfiques pour le territoire.

4. Des politiques foncières pour mieux maîtriser le développement, gérer l'espace et réguler les tensions

La concrétisation des orientations de la DTA en matière de polarisation de l'urbanisation, de lutte contre l'étalement urbain et le mitage dépend de la mise en place de politiques foncières publiques organisées à des niveaux géographiques pertinents.

Une politique foncière n'est cependant véritablement efficace qu'au service d'un projet de territoire et doit s'appuyer sur une connaissance précise du territoire et l'observation des marchés fonciers.

L'étalement urbain résulte pour partie d'une absence de maîtrise foncière : le développement se fait en effet spontanément dans les secteurs les plus faciles à urbaniser et les moins chers à acquérir. En revanche, la mise en oeuvre d'une stratégie urbaine coordonnée, à l'échelle de chaque pôle et à l'échelle des métropoles du Sillon alpin ou franco-genevoise, exige :

- l'identification des meilleurs gisements fonciers, d'abord de recyclage à l'intérieur du tissu urbain, puis le cas échéant, en expansion, mais exemptés de contraintes fortes (Plans d'exposition au bruit, plans de prévention des risques, ...) et situés hors des Parcs naturels régionaux ;
- un arbitrage fort entre la part et le type de développement à orienter dans les villes et la part à orienter en périphérie ;
- la concrétisation réglementaire de cet arbitrage dans les documents de planification ;
- la conduite d'une politique foncière publique volontariste et pérenne sur les secteurs et les projets vers lesquels le marché ne s'orientera pas spontanément en utilisant les outils fiscaux et opérationnels;
- la mobilisation des établissements publics fonciers existants (EPF de la région grenobloise, EPF de la Haute-Savoie, EPF de Savoie) voire la création de nouveaux outils.

A ce titre, il serait important de chercher à pérenniser l'observatoire foncier interdépartemental, mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine.