

DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL

AVIS SUR LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD

Le Conseil régional en sa réunion des 2, 3 et 4 décembre 2009,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le budget de l'exercice 2009,

VU le rapport n°09.07.790 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission Aménagement et animation du territoire et du développement durable,

APRES avoir délibéré,

DECIDE

- I-1) de prendre acte du projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord transmis par le Préfet de région et reçu le 9 novembre 2009 ;
- I-2) de souligner l'importance que la Région accorde aux politiques structurantes adoptées par son assemblée en matière de :
 - Montagne et tourisme, notamment pour ce qui concerne le développement des stations de moyenne montagne,
 - Transport et déplacements, dans le cadre d'un Schéma Régional des Services de Transport (SRST),
 - Agriculture et Développement Rural, avec l'adoption d'un Plan régional,
 - Parcs naturels régionaux et autres espaces naturels, dont il convient de rappeler la forte présence sur le territoire et le caractère d'opposabilité de leurs chartes, qui peuvent constituer un socle pour la future DTA ;
- I-3) de réaffirmer que le Conseil régional, garant d'un aménagement et d'un développement équilibrés du territoire et soucieux de la préservation de ses ressources non renouvelables et de la valorisation de son patrimoine exceptionnel comme de son économie porteuse d'emplois, considère comme nécessaire une DTA ambitieuse et volontariste ;
- I-4) d'exiger que la démarche d'élaboration de la DTA soit menée à son terme conformément à la commande ministérielle initiale, en lui conservant le caractère d'opposabilité indispensable pour préserver les enjeux d'aménagement et de développement durable des Alpes du nord à l'horizon des 20 à 25 prochaines années ;
- I-5) de formuler les réserves et observations suivantes :
 - a) le Conseil Régional regrette le glissement sémantique opéré à l'alinéa 3 du chapitre III.3.1) qui, par disparition d'une phrase clé, conduit à transformer les interdictions sauf exceptions en autorisation sous réserve. Il demande de revenir à une formulation dans l'esprit de la stratégie montagne, des autres orientations régionales visées ci-dessus et des objectifs généraux de la DTA. pour l'appréciation d'opportunité et les conditions afférentes pour tout nouveau projet de construction ou d'équipement, y compris pour les « nouveaux projets touristiques » dans les stations de montagne qui doivent reposer sur un principe d'exception,

- b) les prescriptions de la DTA relatives à la préservation du littoral des grands lacs où différents périmètres peuvent se chevaucher et aux liaisons entre domaines skiables doivent être exprimées de manière plus cohérente avec les attendus généraux de la DTA,
- c) les formulations touchant à :
- l'encadrement strict de l'extension de l'urbanisation et interdisant la réalisation de « hameaux nouveaux » en référence à la loi littoral,
 - les conditions d'acceptabilité de liaisons entre domaines skiables, et d'extension de ces domaines,
 - la délimitation des « zones de tranquillité » conformément au protocole tourisme de la convention alpine, doivent être rédigées en des termes tels que les SCOT et les PLU puissent les intégrer afin d'être compatibles sans possibilité d'interprétation locale,
- d) l'affirmation du rééquilibrage nécessaire entre les modes de transports routiers et les modes de transports ferroviaires au profit de ces derniers doit être plus forte, conformément au protocole transport de la convention alpine. La priorité accordée aux transports collectifs, ferroviaires ou routiers, l'un des quatre axes majeurs de cette DTA, sera concrétisée par l'engagement effectif de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin ainsi que par la réalisation du projet CEVA et par la poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire desservant les vallées alpines, dans laquelle la Région est fortement impliquée. La Région rappelle sa demande d'engagement de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin (dans sa double composante marchandise et voyageur) et son soutien au projet CEVA ainsi que son implication dans la modernisation du réseau ferroviaire desservant les vallées alpines et les sillons alpins Sud et Nord, ainsi que la ligne du Tonkin, entre Evian et Saint Gingolf. Concernant les autoroutes nouvelles et les liaisons routières envisagées, la Région souhaite que sa position défavorable exprimée par délibération du 21 juillet 2005 soit reprise par la DTA. De même, la Région rappelle son opposition à l'accroissement des capacités du trafic routier transalpin et son inquiétude quant au dimensionnement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus. Cette position a été aussi adoptée par le Comité de Massif dans sa motion du 05 mai 2006 ;
- e) la dimension internationale de la DTA doit prendre en compte les démarches conduites avec les cantons et régions voisines comme le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ou l'Espace Mont Blanc et son Schéma de développement durable. L'inscription du périmètre de la DTA dans l'espace alpin et les politiques européennes et interrégionales qui y sont conduites pourraient être valorisées ;
- f) un glossaire doit être ajouté en annexe à la DTA pour définir de manière concertée les termes utilisés dans cette directive qui ne font référence à aucun vocable urbanistique et qui pourtant auront des enjeux en matière d'aménagement. Les études démographiques devront être actualisées.
- I-6) de souhaiter que le mode de développement urbain envisagé, avec des perspectives ambitieuses de croissance démographique dans les pôles majeurs et les pôles complémentaires identifiés, soit précédé et accompagné :
- par un débat mené tant au niveau régional que sur les territoires, qui questionne sur les raisons et perspectives de croissance démographique au singulier, les limites d'accueil du territoire et les politiques à mener pour préserver les équilibres locaux,
 - par une orientation de la politique d'investissement public de l'Etat pour privilégier le transport public, la mixité sociale du logement, la maîtrise de l'étalement urbain et l'économie du foncier;
- I-7) de demander dès l'amont des procédures (diffusion d'information, concertation, consultation) et durant la mise en œuvre de la DTA une plus grande place pour la concertation et la démocratie citoyenne, notamment en instaurant une étroite coopération avec les associations et les milieux socio professionnels;
- I-8) de confirmer que le Conseil régional accompagnera la DTA ainsi amendée par sa politique régionale d'aménagement du territoire, telle qu'exprimée dans les orientations régionales

d'aménagement et de développement durables des territoires et par les cadres contractuels qu'elle développe avec l'ensemble de ses territoires ;

- I-9) de construire avec l'Etat des objectifs quantifiés à atteindre pour chaque enjeu identifié par la DTA en s'appuyant sur des indicateurs de suivi partagés avec les territoires. Une attention particulière devra être portée à la protection des espaces agricoles et naturels et au maintien des compensations environnementales. A cet effet les cartes devront être complétées et mieux prendre en compte tous les espaces majeurs dont le Mont Blanc, les réserves naturelles et les Parcs naturels ;
- I-10) de suivre au niveau du comité de pilotage de la DTA l'évolution de ces indicateurs, notamment fonciers, ainsi que l'ensemble des moyens, notamment financiers, que l'Etat entend mobiliser pour mettre en œuvre les principes arrêtés par la DTA dans le cadre des politiques publiques dont il a la charge ;
- I-11) de vérifier la cohérence territoriale dans la mise en oeuvre de la DTA en fixant à chaque document de rang inférieur un délai pour se rendre compatible avec la DTA.

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

Rhône-Alpes^{Région}

Conseil économique et social régional

Le délégué général

Monsieur Marc CHALLEAT
Secrétaire général pour les affaires
régionales
31, rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Réf. : CESR/2010/101/MR/VB

Objet : envoi avis CESR

Charbonnières, le 3 février 2010

Monsieur le secrétaire général,

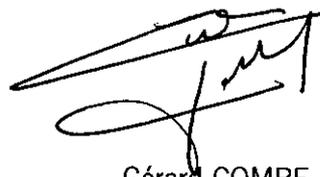
Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées pour l'élaboration de la DTA des Alpes du Nord, le Conseil économique et social Rhône-Alpes a rendu un avis.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, un exemplaire de cet avis n°2010-02B adopté lors de la réunion du Bureau du CESR le 2 février 2010.

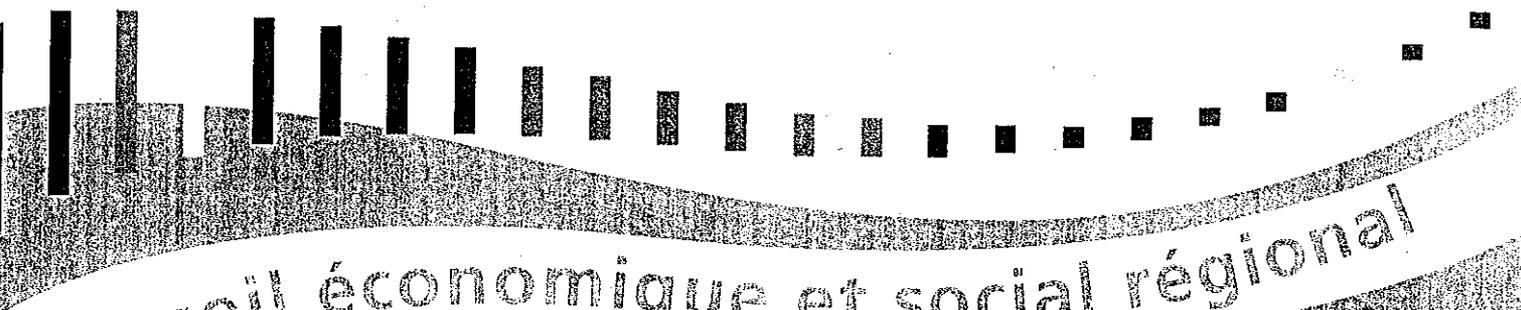
Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le secrétaire général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

et les plus cordiaux



Gérard COMBE



Conseil économique et social régional

La Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord

2 Février 2010

La Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord

Rapporteur

M. Jean-Marc BAILLY

Président de la commission n° 4 « Territoires »

Avis n° 2010-02B

2 Février 2010

Le CESR en quelques mots...

Le CESR concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des **avis** (saisines) et **contributions** (autosaisines). Elle est représentative de la vie économique et sociale de la région.

Expression de la société civile dans toute sa diversité, les propositions du CESR éclairent les choix des décideurs régionaux.

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESR Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à la lettre@rhonealpes.fr
OU
retrouvez les informations sur
le site Internet de la Région Rhône-Alpes : www.rhonealpes.fr

Le bureau du Conseil économique et social régional Rhône-Alpes du
02 février 2010 a adopté à l'unanimité cet avis.

Sommaire

	Pages
1. Le CESR rappelle son attachement à une directive territoriale d'aménagement faisant prévaloir quelques grands enjeux majeurs et stratégiques pour une ambition métropolitaine dans les Alpes du Nord	5
2. Le CESR partage globalement le diagnostic et les objectifs de la DTA	5
2.1. Comme en 2005, le CESR apprécie le diagnostic présenté mettant en évidence les risques qui pèsent sur la compétitivité des Alpes du Nord	6
2.2. La DTA affiche six objectifs à retenir pour conforter les atouts et limiter les faiblesses recensées dans le diagnostic	6
3. Pour garantir le développement et l'aménagement au bénéfice des générations futures, les orientations opposables de la DTA doivent respecter clairement l'équilibre affiché entre protection et développement	7
3.1. Protection et préservation de l'existant ressortent largement du projet de DTA	8
3.2. Pour le CESR, les mesures prescriptives de régulation préconisées par la DTA peuvent concourir à la préservation de la compétitivité économique des Alpes du Nord si elles sont accompagnées d'exigences de création de richesse économique	8
4. Le CESR demande qu'on se donne tous les atouts pour faciliter l'application de ce document juridique dans l'esprit d'un développement raisonné des Alpes du Nord.	13
4.1. Le CESR rappelle son attachement à une DTA opposable.	13
4.2. Le CESR s'interroge sur les risques liés à l'abondance de mesures prescriptives sujettes à interprétation et donc à contentieux.	13
4.3. Le succès d'un aménagement durable dans les Alpes du Nord dépendra beaucoup de la qualité de la gouvernance pour mettre en œuvre la DTA.	13
POUR CONCLURE	14

Conformément au code de l'urbanisme, le CESR constitue une personne publique associée à l'élaboration de la DTA dont l'avis doit être obligatoirement recueilli d'ici début février 2010.

1. Le CESR rappelle son attachement à une directive territoriale d'aménagement faisant prévaloir quelques grands enjeux majeurs et stratégiques pour une ambition métropolitaine dans les Alpes du Nord

Le projet de DTA rappelle en introduction combien sont préoccupantes les évolutions prévisibles du couple indissociable développement / préservation du territoire dans une optique de développement raisonné des Alpes du Nord. Il souligne qu'il est dès lors de la **responsabilité de l'Etat d'alerter sur les grands objectifs**. Ce sont ce diagnostic et ces objectifs qui constituent les deux premiers chapitres du document, reprenant, comme l'a demandé le ministre en juillet 2007 le contenu du livre blanc élaboré auparavant et sur lequel le CESR s'est prononcé le 5 avril 2005.

La DTA n'a cependant pas seulement pour finalité d'énoncer des objectifs généraux. Elle formule des **orientations à valeur prescriptive, en vue de renforcer l'arsenal juridique existant** (texte en gras dans le chapitre 3) et s'imposant aux documents d'urbanisme qui doivent répondre à une obligation de compatibilité avec la DTA (dans l'esprit davantage que dans la lettre).

Pour le CESR, **il est indispensable que les directives territoriales d'aménagement imposent des enjeux stratégiques de manière sélective**. Il l'a rappelé dans son avis du 14/12/2004 sur la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise comme dans sa contribution du 24/11/2009 pour une maîtrise foncière dans les territoires de Rhône-Alpes en métropolisation. Cette démarche a d'autant plus d'intérêt en Rhône-Alpes que la Région n'a pas donné suite en 2004 à la démarche qui visait à dégager une vision stratégique d'ensemble dans un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT).

Le CESR rappelle que l'avenir de Rhône-Alpes et de son attractivité au sein de l'économie mondiale passent par une métropolisation fondée sur la subsidiarité et l'esprit de responsabilité au niveau le plus adapté de l'intérêt général.

Pour faire prévaloir cet intérêt général à la bonne échelle, le CESR renouvelle que l'utilité et la force d'une DTA résident dans son caractère opposable aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

Compte tenu du fort risque que fait peser sur le développement économique et social des Alpes du Nord une consommation d'espace très rapide et anarchique, **l'élaboration d'une DTA n'a que trop tardé**, après 14 ans de délai d'instruction depuis 1996. Cette DTA a été la première initiée après la création de cet outil par la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et se trouve aujourd'hui la septième venant en consultation officielle. Il faudra encore procéder à l'enquête publique, puis attendre le décret en Conseil d'Etat en 2010. Le CESR avait d'ailleurs déjà souligné ce retard dans son avis d'avril 2005 sur le livre blanc qui lui était soumis.

2. Le CESR partage globalement le diagnostic et les objectifs de la DTA

Le CESR prend acte qu'à la demande du ministre en juillet 2007, les deux premiers chapitres de la DTA, consacrés au diagnostic et aux objectifs, reprennent l'essentiel du contenu du livre blanc qui avait été soumis à consultation du CESR en 2005.

Le CESR avait souligné en 2005 l'impératif de **concilier, dans une vision dynamique, deux excellences exceptionnelles : la richesse naturelle et la richesse économique.**

Il avait regretté qu'à la demande du Département de l'Ain la partie de l'espace francovaldogenevois située dans ce département (pays de Gex) n'ait pas été retenue dans le périmètre de la DTA. Ce périmètre a été ainsi rendu moins cohérent, même si son étendue permet bien d'aborder les problématiques dans leur globalité. Il apprécie toutefois que la DTA « fait siennes les orientations du projet d'agglomération francovaldogenevois ».

2.1. Comme en 2005, le CESR apprécie le diagnostic présenté mettant en évidence les risques qui pèsent sur la compétitivité des Alpes du Nord

Cette compétitivité du massif est parvenue à un haut niveau, mais peut être mise en péril si se prolongent les tendances actuelles en matière de consommation d'espace. Cette analyse rejoint pleinement celle qu'a menée le CESR dans ses récents travaux sur le foncier. Comme en 2005, le CESR réitère la nécessité d'une actualisation des données, qu'elles soient démographiques ou économiques. **Il prend bonne note de l'engagement des services de l'Etat, exprimé en commission, à procéder à l'actualisation attendue à l'aide des nouvelles données du recensement, dès la consultation officielle achevée.**

Il relève un certain réalisme des éléments de diagnostic traduisant un espace remarquable au plan naturel et économique, mais cependant fragiles :

- intérêt européen de l'espace des Alpes du Nord,
- valeur économique des paysages (« matière première » de l'économie touristique), des espaces agricoles, de la forêt, de l'eau, de la biodiversité, très menacées par une périurbanisation mal maîtrisée,
- rôle majeur des politiques foncières et de l'habitat,
- réduction des espaces agricoles en vallée qui aggrave la déprise en montagne par dégradation du fonctionnement économique des exploitations,
- cumul des risques naturels,
- industrie dynamique, pas seulement sur les hautes technologies, mais cependant fragile,
- atouts touristiques majeurs de la première zone européenne de sports d'hiver, fragilisés dans la concurrence internationale, au vu des exigences croissantes d'une demande volatile,
- réseaux de transport structurants demeurant à développer pour faire face à la demande (transalpine, routes express, réseau électrique, haut débit),
- manque de coordination des acteurs pour développer et préserver le territoire.

2.2. La DTA affiche six objectifs à retenir pour conforter les atouts et limiter les faiblesses recensées dans le diagnostic

- Organiser le sillon alpin en espace multipolaire structuré autour des fonctions supérieures mises en réseau pour atteindre une taille critique.
- Garantir le droit au logement à une distance raisonnable du lieu de travail, ce qui suppose une politique foncière anticipative.
- Préserver un système d'espaces naturels et ruraux pour dépasser l'opposition aménagement / protection.
- Poursuivre le développement économique autour des hautes technologies, de l'agriculture, de l'industrie, du chantier de la Transalpine (procédure Grand Chantier).

- Pérenniser le potentiel touristique en garantissant performance et préservation de sa matière première, la qualité des sites. Cela suppose davantage d'actions en faveur de la qualité que de la quantité de l'offre.
- Améliorer l'accessibilité du sillon alpin et des stations par une meilleure qualité des services de transport collectif et réaliser la liaison transalpine.

Le CESR approuve le choix de ces objectifs, tout en demandant qu'ils soient parfois complétés.

- Concernant le premier objectif visé, il a lui-même appelé de ses vœux une métropolisation en réseau :
 - valorisant les spécificités de la région urbaine de Lyon, du sillon alpin, de l'espace francovaldogenevois,
 - organisant une complémentarité pragmatique entre ces trois espaces, à construire pas à pas,
 - valorisant des pôles relais de développement pour qu'aucun point du territoire ne soit privé des atouts de la métropolisation.
- S'agissant de la politique foncière anticipative, elle est indispensable non seulement pour l'offre d'habitat –permanent et saisonnier– mais aussi pour l'ensemble des usages du sol, à réguler en premier lieu par la concertation, ce que la DTA devrait affirmer davantage selon le CESR.
- C'est effectivement par le contrat, comme il est proposé, que pourront être dépassées les oppositions supposées entre l'aménagement et la protection des espaces naturels.
- Le développement économique des Alpes du Nord bénéficie d'une avance en termes de hautes technologies mais la DTA devrait souligner davantage l'importance de l'appuyer tout autant sur les industries traditionnelles, sur l'artisanat né des qualités d'innovation des montagnards, sur la valorisation des potentialités agricoles, sur la houille blanche et les autres énergies renouvelables ou sur l'économie numérique.
- L'adaptation au marché du tourisme des Alpes du Nord, première industrie du massif, passe par un effort sur la qualité, comme proposé, et doit concerner aussi les loisirs pour les publics de proximité.
- Le développement de transports collectifs compétitifs, l'engagement sans délai du chantier de la liaison transalpine s'imposent, sans pour autant, comme le stipule la DTA, interdire toute augmentation des capacités routières essentielles dans certains cas à la pérennité de l'économie et de l'emploi. Le CESR approuve à ce titre le principe formulé dans le projet de DTA d'assortir une telle augmentation de capacité à un projet visant notamment à en limiter les effets sur la pression foncière (page 57). Il sera cependant très vigilant sur les modalités d'application qui devront demeurer équilibrées et au plus près des réalités du terrain et non pas selon des formules technocratiques.

3. Pour garantir le développement et l'aménagement au bénéfice des générations futures, les orientations opposables de la DTA doivent respecter clairement l'équilibre affiché entre protection et développement

Le CESR note que ce sont le texte en italique gras, l'annexe 1 et les cartes qui sont opposables.

Il prend acte des quatre axes préconisés :

- l'organisation du territoire autour des vallées, selon un principe de densification et de hiérarchisation de pôles,

- la préservation et la valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- l'organisation du territoire pour accueillir les infrastructures de transport.

3.1. Protection et préservation de l'existant ressortent largement du projet de DTA

- Le CESR retrouve dans le document le souci qu'il a déjà exprimé d'une optimisation de l'utilisation de l'espace, en mutualisant les usages autant que possible.

L'ensemble des préconisations privilégie la valorisation prioritaire de l'existant et fait de l'économie d'espace la règle à travers de nombreux items : polarisation ; coordination ; mixité des espaces urbanisés ; urbanisation « en épaisseur » ; adaptation des activités et de l'habitat aux capacités d'élimination des déchets et eaux usées aux dessertes de transport collectif ou aux ressources disponibles ; limitation de la redondance des équipements ; requalification des espaces dégradés et des friches ; réhabilitation de quartiers anciens affectés par la vacance ou l'insalubrité ; localisation des activités le plus possible en continuité d'espaces ; maintien des coupures d'urbanisation ; sur la base de critères et de justifications précises, autorisation des extensions urbaines, des zones d'urbanisation futures dédiées aux activités économiques, des extensions des enveloppes des domaines skiables, des utilisations de l'espace par des infrastructures de transport nouvelles.

Le CESR apprécie la recherche exprimée dans le projet de DTA d'une cohérence du développement, à travers une hiérarchisation des services et fonctions, dans une logique de réseau multipolaire.

- Le CESR prend acte d'un engagement important en faveur de la préservation des ressources et du patrimoine naturel et culturel.

Le projet de DTA partage l'impératif affiché d'une gestion durable de la ressource (ressources minérales, ressources en eau, prévention du risque d'inondation,...) par la limitation de la consommation d'espaces naturels. Si la ressource en eau est rare et en l'absence de SCOT, les capacités d'accueil seront limitées en fonction de l'évolution de cette ressource. La qualité de l'eau doit être préservée par des équipements adaptés de collecte des eaux usées et par la gestion des espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques.

Pour un fonctionnement en réseau des écosystèmes, seront définis différents espaces :

- espaces d'intérêt majeur,
- espaces complémentaires,
- « corridors » pour assurer les continuités écologiques (trame verte et bleue),
- zones humides.

Un zonage devra préciser les espaces désignés par les mesures compensatoires aux autorisations d'aménagement, à satisfaire par les maîtres d'ouvrage. De plus, des « zones de tranquillité » seront définies pour la faune et la flore.

3.2. Pour le CESR, les mesures prescriptives de régulation préconisées par la DTA peuvent concourir à la préservation de la compétitivité économique des Alpes du Nord si elles sont accompagnées d'exigences de création de richesse économique

L'assemblée socioprofessionnelle n'admettrait pas que les Alpes du Nord deviennent un territoire où tout développement économique serait stérilisé. S'il importe de limiter les pressions sur le territoire en matière de consommation d'espace, il est tout aussi essentiel de valoriser ses nombreux atouts liés à la présence de l'homme et à ses échanges.

Il importe donc de procéder à une analyse des engagements à caractère prescriptif pris en faveur du développement économique au sein des différentes orientations de la DTA :

-- 1^{ère} orientation : « structurer le territoire multipolaire »

- Le principe de polarisation confirme la notion « d'efficacité des services ». Le CESR demande pour assurer le développement économique, un équipement en services publics à la hauteur des enjeux.
- Le principe d'urbanisation prioritaire en fonction de la desserte de transport collectif est fort justement conditionné par la qualité de l'alternative au transport individuel et non pas défini a priori : ceci rejoint les préoccupations du CESR exprimées à maintes reprises.
- Les différents niveaux de pôles urbains devraient permettre de développer soit les fonctions métropolitaines et les filières d'excellence, soit les fonctions de centralité à l'égard du bassin de vie, autour des points nodaux massifiant les flux, tels que les gares urbaines. Pour le CESR, il est essentiel que l'armature urbaine soit ainsi confortée pour « tirer » le développement.
- Le projet de DTA insiste à juste titre (p. 69) sur la nécessaire articulation, à exprimer dans les documents d'urbanisme locaux, avec les projets de développement situés aux marges de l'aire de coopération de la DTA, notamment dans l'espace francovaldogenevois.
- Le CESR s'interroge cependant sur la validité des projections chiffrées en matière de logement. Par ailleurs, il approuve qu'un objectif soit fixé pour faire croître la mixité sociale dans les agglomérations. Il a cependant du mal à appréhender la pertinence et le réalisme des objectifs chiffrés quant à la part de logement social : il conviendra de demeurer vigilant sur ce point.
- S'agissant de l'accueil des activités économiques nouvelles** (p. 70) le principe de localisation des entreprises en continuité de l'existant admet des exceptions dès lors que de grandes emprises sont nécessaires ou que les activités sont incompatibles avec l'habitat. Pour le CESR, il importe d'ajuster offre foncière et demande économique. A ce titre, **la rédaction devrait être moins restrictive** dans la mesure où il peut exister des cas où le foncier contigu à vocation économique est épuisé, alors que des terrains disponibles à faible valeur environnementale et agricole sont situés à proximité mais pas en continuité. Une application très rigide du texte ne risque-t-elle pas alors de conduire une activité fortement créatrice de valeur ajoutée ou d'emploi, mais occupant une faible emprise et demeurant compatible avec l'habitat, soit à s'installer ailleurs, soit à ne pas voir le jour, soit encore à coloniser des terres agricoles de bonne valeur contiguës à la zone d'activité existante ?

Il importe donc de rechercher un équilibre entre les exigences : il ne faut pas entraver le développement économique en montagne dès lors que ce dernier s'intègre bien à l'environnement et il ne faut pas risquer en conséquence une nouvelle déprise économique locale et une concentration urbaine supplémentaire, avec augmentation des migrations pendulaires par voie routière, de la congestion et des nuisances.

– 2^{ème} orientation : « préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources »

- Le projet de DTA traite notamment des espaces agricoles.
Le CESR apprécie vivement la préconisation de zones agricoles stratégiques déterminées selon des critères économiques : potentiel productif ; fonctionnalité des exploitations sur des espaces homogènes, accessibles, interdépendants ; investissements publics réalisés ; zones périurbaines.
- Le CESR partage les préconisations sur la nécessité de préserver les écosystèmes alpins soumis à de nombreuses pressions. La protection du patrimoine naturel et paysager et la préservation des espaces agricoles contribuent non seulement à l'attractivité du territoire des Alpes du Nord mais aussi aux activités touristiques et agricoles actuellement fragilisées.
- Concernant la préservation de la ressource en eau, le CESR approuve les mesures visant à préserver et ménager la ressource en eau ainsi que la protection des milieux aquatiques et le traitement des eaux résiduaires urbaines. Pour ce qui regarde les retenues collinaires, le CESR partage la proposition du projet de DTA de limiter l'usage de l'eau à des retenues collinaires pour la neige de culture. Par contre, il est favorable à des retenues collinaires permettant de pallier au manque d'eau l'été pour l'agriculture.

– 3^{ème} orientation : « promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement »

- Pour le CESR, le tourisme, secteur d'activité parmi les plus prospères de notre économie régionale, peut fortement contribuer à atteindre les objectifs de maintien du niveau de croissance économique et d'emploi, de progrès social attentif aux besoins de chacun, de protection efficace de l'environnement et d'utilisation prudente des ressources naturelles.
Il convient donc de gérer ce secteur d'une manière durable afin d'éviter le risque de le voir consommer sa propre base de ressource génératrice de revenus, et donc de devenir économiquement et socialement non durable à terme.
- Le projet de DTA confirme ce diagnostic du CESR. Premier domaine skiable du monde, les Alpes du Nord doivent préserver leur compétitivité au sein d'une industrie très concurrentielle sur le plan international.
- **Les limites de la base de ressources naturelles, économiques, sociales et culturelles du secteur touristique (qui définissent sa durabilité économique), ne permettraient pas de faire face à une expansion continue indéfinie du tourisme lié à la neige comme aux activités motorisées.** Cependant, grâce à des stratégies spécifiques, l'activité touristique peut être recentrée pour répondre aux exigences de durabilité, aux défis et aux demandes d'un type nouveau liés aux tendances et aux activités touristiques en pleine mutation. Aussi, le CESR approuve la proposition que l'opportunité de tout nouveau **projet touristique soit appréciée au niveau du "bassin d'offre touristique où à l'échelle d'un massif"**. Ceci est déterminant pour répondre aux questions de l'agrandissement du domaine skiable comme des liaisons entre stations : tel est bien le parti retenu dans le projet de DTA.
- Pour le CESR l'offre en hébergement touristique est largement dimensionnée au niveau de l'immobilier de loisirs. Par contre, il existe **un manque criant de logements pour les résidents à l'année ainsi que pour les saisonniers. De même, il pointe un manque important d'hôtels de bon niveau.**

Le projet de DTA confirme la priorité à la restructuration, à la réhabilitation et au réaménagement des stations, en permettant notamment la réhabilitation des hébergements. Pour le CESR, c'est bien ce type de décisions d'aménagement ainsi que la diversification des produits hiver / été qui permettront de réduire le risque de dépréciation du bâti existant et de baisse de la fréquentation des stations : ceci collera ainsi à la demande orientée aujourd'hui davantage sur la valorisation du patrimoine que sur de nouvelles constructions.

Le CESR partage aussi la préconisation de développer une offre de tourisme 4 saisons et de loisirs de proximité, en respectant milieux et paysages et en limitant les engins motorisés.

Le projet de DTA souligne également l'importance du maintien **de conditions satisfaisantes d'accessibilité** en terme de temps de parcours et de sécurité, dans une logique de service et de limitation des ruptures entre les différents modes de transports.

Le CESR comprend la démarche de la DTA qui associe constructions nouvelles et projet global. Il observe néanmoins que dans de nombreuses stations, **faute d'approche globale préexistante, il existe dès aujourd'hui une inadéquation** entre l'offre d'équipements (remontées mécaniques) et celle de services, notamment d'hôtellerie de très bon niveau.

De plus, il souhaite que le texte proposé laisse assez de marge de manœuvre pour **permettre aux acteurs touristiques de s'adapter dans le temps**, de manière graduée pour satisfaire le développement durable visé par la DTA. Il importe de permettre l'amortissement des investissements et donc de donner aux entreprises une visibilité à terme des réglementations. La clause de la DTA stipulant que « les cumuls de l'impact sur l'environnement seront appréciés de manière globale, à l'échelle des plans, des programmes et des projets et accompagnés des mesures de compensation si nécessaire » est-elle suffisante pour accorder cette marge de manœuvre ?

– 4^{ème} orientation : « garantir un système de transport durable »

Le CESR partage l'idée de la réalisation de grands projets européens et nationaux d'infrastructures de transport qui favorisent les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement, intégrant notamment les principes :

- o de maintien des continuités écologiques,
- o d'anticipation des effets connexes des projets (aménagement fonciers, qualité de l'air, bruit, ...),
- o de réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- o d'intégration dans le paysage.

Dans cette perspective, les aménagements ou réalisations d'infrastructures de transport collectif sont à privilégier.

Le projet de plateforme d'autoroute ferroviaire à l'ouest des Préalpes est confirmé par le projet de DTA, comme le souhaite le CESR.

Les conditions de réalisation des infrastructures routières et ferroviaires attendues par le CESR sont rappelées dans le projet de DTA, même s'il est entendu qu'une DTA n'a pas pour objet d'influer sur les décisions d'infrastructures et ne peut que les « héberger ». Le CESR apprécie que les itinéraires de contournement d'agglomération soient mentionnés, en soulignant particulièrement **l'urgence de réaliser le tunnel sous Bastille à Grenoble. De plus, le CESR souligne l'urgence de terminer la liaison rapide Grenoble - Sisteron.**

Le CESR approuve la recherche d'un équilibre pragmatique dans la rédaction du texte consacré à la voirie routière. Tout en accordant une priorité à l'économie d'espace, il autorise :

- o des élargissements de voiries pour les transports collectifs routiers en cas de démonstration de l'insuffisance des voies existantes, par une étude globale,
- o des élargissements ou des tracés neufs si l'optimisation du réseau existant atteint ses limites,

De même, le CESR apprécie que, sur justification par l'insuffisance de toute solution alternative, des exceptions soient autorisées au principe global de limitation des diffuseurs hors des agglomérations.

Concernant l'accès aux stations, le CESR apprécie l'ouverture, rendue possible par la DTA, d'accès par câbles, dans le cadre d'une politique globale de gestion des déplacements.

Il admet que la capacité d'accessibilité routière soit un des éléments dimensionnants pour la taille du parc d'hébergement. Il demande néanmoins que, compte tenu des difficultés actuelles en heures de pointe, on puisse procéder à des aménagements ponctuels. En tout état de cause, il importe d'apporter des solutions de desserte pour les populations locales. La fluidité est en effet un atout majeur de développement durable et d'attractivité au regard de la concurrence avec les domaines skiables étrangers.

Au vu de son analyse, le CESR estime que les orientations prescriptives en matière de protection et de développement des Alpes du Nord sont globalement équilibrées si un certain nombre d'inquiétudes sont levées :

- sur toute hypothèque pouvant peser sur l'économie locale et l'emploi, voire sur l'environnement par des mesures trop rigides d'extension limitée des activités en continuité avec les zones existantes (page 70 paragraphes 4 et 5)
- sur un risque de manque de mesures transitoires pour permettre aux stations touristiques de s'adapter dans la durée aux mesures prescriptives de la DTA (page 86 point III.3.1.3) et de permettre une diversification l'hiver et l'été.

4. Le CESR demande qu'on se donne tous les atouts pour faciliter l'application de ce document juridique dans l'esprit d'un développement raisonné des Alpes du Nord.

4.1. Le CESR rappelle son attachement à une DTA opposable.

Il s'interroge sur la portée de nouvelles DTADD (Développement durable) qui ne seraient ni opposables ni sélectives et qui seraient liés à des projets d'intérêt général, selon le projet de loi Grenelle 2 en cours d'examen au Parlement.

4.2. Le CESR s'interroge sur les risques liés à l'abondance de mesures prescriptives sujettes à interprétation et donc à contentieux.

Il a bien noté que les premières DTA sont trop récentes pour tirer un bilan de leur mise en œuvre. Il relève toutefois dans celle consacrée aux Alpes du Nord que l'abondance des textes à caractère prescriptif (textes en gras) peuvent ouvrir de nombreuses discussions sur les formulations et leur interprétation. Elles peuvent dès lors inciter nombre d'acteurs à tenter des recours contentieux contre de nombreux projets d'aménagement, accroître l'insécurité juridique sur le massif et pénaliser ainsi l'économie et l'emploi.

Le CESR souhaite que tout soit mis en œuvre pour limiter les risques de recours contentieux.

Il estime essentiel que l'explication et le porter à connaissance de la DTA prévus auprès des acteurs locaux soient particulièrement clairs. Pour être admis par le plus grand nombre, il doit être compris et faire l'objet d'une communication de la plus grande qualité. Il doit également faire l'objet de la définition –comme annoncé- d'indicateurs communs de suivi, ceci devrait être le cas dès la parution du décret en Conseil d'Etat

4.3. Le succès d'un aménagement durable dans les Alpes du Nord dépendra beaucoup de la qualité de la gouvernance pour mettre en œuvre la DTA.

Pour faire de la DTA un outil de cohérence et d'efficacité, l'Etat régulateur et arbitre doit l'appliquer dans un partenariat étroit avec les acteurs locaux à chaque échelle fonctionnelle.

Le CESR approuve pleinement le principe proposé de « gouvernance aux bonnes échelles » qu'il a lui-même souligné dans sa contribution sur la maîtrise foncière dans les territoires de Rhône-Alpes en métropolisation.

A l'échelle du massif, il demande qu'une coopération métropolitaine entre véritablement dans les faits, selon une logique de réseau :

- au niveau du sillon alpin, à articuler étroitement avec le francovaldogenevois et le valentinois. L'Interscot-PNR doit jouer un rôle majeur dans cette démarche.
- au niveau régional, en développant les interactions avec l'aire métropolitaine lyonnaise.
- Au niveau local, il apprécie que le projet de DTA prévoit de privilégier les dispositifs de gestion contractuelle et les coopérations modulables en fonction de bassins fonctionnels. Les aménagements envisagés doivent être analysés à l'aune de l'équilibre et de la structuration pour ces territoires fonctionnels, et de la capacité de ces derniers à respecter une logique de hiérarchisation et d'emboîtement dans des espaces relevant d'un intérêt général supérieur.

Les contextes et enjeux des bassins d'activité étant très différents et appelant des nuances au sein d'un espace des Alpes du Nord très large, il est pour le CESR primordial que l'application du décret en Conseil d'Etat fasse l'objet de la plus grande finesse pour être applicable et appliqué en toute sécurité et sérénité sur le terrain.

POUR CONCLURE

Le CESR considère que la publication du décret de DTA est indispensable et urgente pour faire prévaloir quelques grands enjeux stratégiques dans les Alpes du Nord, notamment celui d'une gestion maîtrisée de l'espace pour préserver son attractivité et sa compétitivité. Fondées sur la base d'un diagnostic et d'objectifs qu'il partage largement, il estime que les orientations à caractère prescriptif assurent un équilibre global entre préservation et développement.

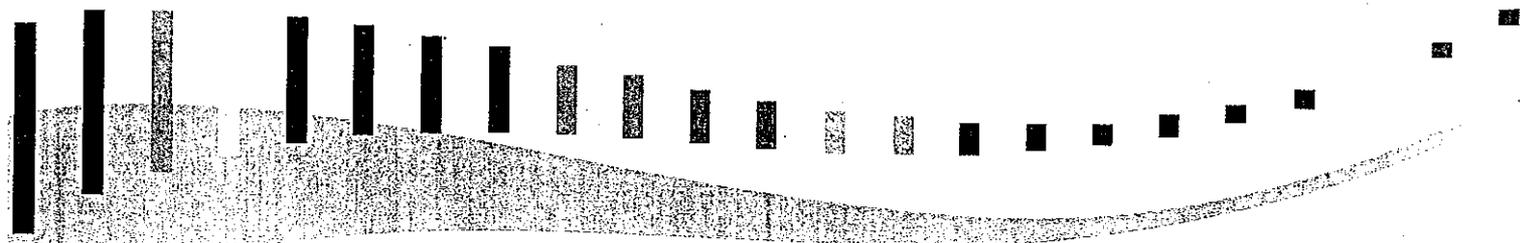
Il émet toutefois plusieurs réserves sur certaines formulations relatives aux activités économiques ou au tourisme qui présentent une trop forte rigidité pour assurer un véritable équilibre économique dans certains bassins fonctionnels ou bassins touristiques. De plus, il souligne l'importance à la fois d'une clarté du porter à connaissance par l'Etat et d'une gouvernance efficace pour atteindre tous ensemble des objectifs partagés à chaque échelle d'intervention.

Le CESR rappelle son attachement à une directive territoriale d'aménagement faisant prévaloir quelques grands enjeux majeurs et stratégiques pour une ambition métropolitaine dans les Alpes du Nord.

Il rappelle que les orientations opposables de la DTA doivent respecter clairement l'équilibre affiché entre protection et développement afin de garantir le développement et l'aménagement au bénéfice des générations futures.

Le CESR demande qu'on se donne tous les atouts pour faciliter l'application de ce document juridique dans l'esprit d'un développement raisonné des Alpes du Nord.

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT • URBANISME
METROPOLISATION • ALPES DU NORD • SILLON ALPIN**



Conseil économique et social
régional Rhône-Alpes
78 route de Paris - BP 19
69751 Charbonnières-les-Bains cedex
Téléphone : 04 72 59 49 73
Télécopie : 04 72 59 51 98

www.rhonealpes.fr

Rhône-Alpes Région
Conseil économique et social régional

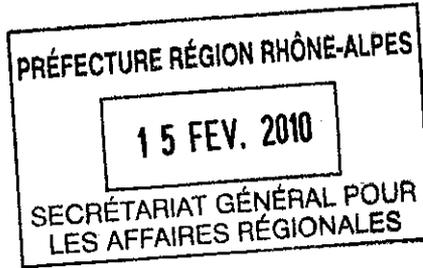


LE DÉPARTEMENT

Direction Des Politiques Territoriales
Service Mission Aménagement du Territoire
Contact Marianne MOURDON - BENISTANT
Tel : 04 75 79 27 18
Courriel : mmourdon-benistant@ladrome.fr
Réf : D1001290

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes
**SECRETARIAT GENERAL POUR LES
AFFAIRES REGIONALES**
A l'attention de Madame GUILLABERT
31 Rue Mazenod
69426 LYON

À Valence, le 11 FEV. 2010



Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, vous voudrez bien trouver ci-joint la délibération prise par le Conseil général le 8 février 2010.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

Par délégation du Président
du Conseil général
Le Directeur

Didier GUILLAUME
Président du Conseil général
Sénateur

COMMISSION PERMANENTE

Réunion du 8 février 2010.

Page : 1 / N° : 1A1

Objet de la délibération

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)
DES ALPES DU NORD
PROJET**

Vu l'article L.3211.2 du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu la délibération du Conseil Général en date du 7 avril 2008,
Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil Général indiquant que :

Une Directive Territoriale d'Aménagement est mise en place sur les Alpes du Nord.

Une DTA fixe sur certaines parties du territoire 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.

La Drôme est impliquée dans cette DTA sur la partie de son territoire couverte par le Parc du Vercors.

Le projet de DTA pour les Alpes du Nord est adressé par le Préfet de Région au Département de la Drôme pour avis, dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

La Commission Permanente après en avoir délibéré ; DÉCIDE :

de prendre acte de ce projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord sous réserve que sa mise en œuvre soit en cohérence avec les orientations et les objectifs de la Charte du Parc Naturel du Vercors, approuvée par décret en septembre 2008.

M. le Président, pas d'observation ? ADOPTÉ en conséquence des votes ainsi exprimés.

Le Président du Conseil Général,

Par délégation du Président
Le Directeur Général
des Services Départementaux
Joël CREMILLIEUX

Didier GUILLAUME

VOTE	Quorum	
<u>Votants</u> Pour Contre Abstention Non-participation Unanimité	 <input checked="" type="checkbox"/>	Etaient présents l'ensemble des membres à l'exception de : Mr BOUCHET (Rep. Mr GILLES), Mr DARAGON (Rep. Dr BIANCHERI), Mr GREGOIRE (Rep. Mr CHAUMONTET), Me MAURICE (Rep. Mr GENTHON), Mme MOUTON (Rep. Mr LIMONTA), Mr PIENIEK (Rep. Mr BONNET)

Document affiché le :

1 1 FEV. 2010

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME

isère

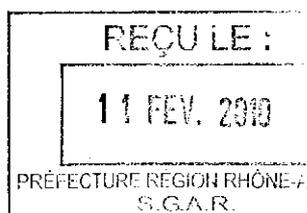
CONSEIL GÉNÉRAL

Le Président
ANDRÉ VALLINI
Député de l'Isère

Monsieur Jacques Gérard
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfecture de Région
106 rue Pierre Corneille
69419 Lyon Cedex

Grenoble, le 11 FEV. 2010

Réf : DAT/ Hab -166



Monsieur le Préfet,

Lors de sa réunion du 29 janvier 2010, le Conseil général de l'Isère s'est prononcé sur le projet de directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord.

Vous trouverez, ci-joint, l'avis correspondant.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil général

André Vallini
Député de l'Isère



Avis du Département de l'Isère sur le projet de DTA des Alpes du Nord

I - Contexte

La Directive territoriale d'aménagement (DTA) est un outil de planification mis en place par l'Etat sur sept secteurs stratégiques à l'échelle nationale, qui s'impose aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales.

Le Préfet de Région a reçu un mandat du Gouvernement pour élaborer une DTA des Alpes du Nord en mai 2000. Un rapport d'étape a fait l'objet d'une première consultation des collectivités en 2002, à laquelle les Départements de Savoie, Haute-Savoie et de l'Isère ont répondu par un avis commun (délibération du 31 mai 2002).

L'Etat a ensuite réalisé un Livre Blanc comportant un diagnostic et de grands objectifs, qu'il a soumis à une deuxième consultation en 2005. Le Conseil général de l'Isère a fait connaître ses observations par la délibération du 29 avril 2005, ainsi que par un avis commun des Départements du Sillon alpin.

Un avant-projet de DTA, présenté pendant l'été 2008, a fait l'objet de nouveaux échanges avec les collectivités.

Aujourd'hui, l'Etat sollicite l'avis du Département de l'Isère dans le cadre de la consultation officielle, préalable à l'organisation de l'enquête publique.

II - Avis du Département de l'Isère

1 - Le Conseil général de l'Isère partage la plupart des orientations proposées par le projet de DTA, qui sont cohérentes avec ses propres politiques :

- 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 des transports collectifs ;
- la préservation et la valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

En effet, le territoire des Alpes du Nord se caractérise à la fois par un fort développement démographique, économique et urbain, et par un environnement naturel et paysager exceptionnel et fragile. Il convient d'accroître son attractivité dans le cadre d'une dynamique de développement durable.

2 - Le Conseil général de l'Isère demande que soient prises en considération les observations complémentaires suivantes :

▪ **Concernant les aménagements hydrauliques**, la DTA pourrait rappeler la proposition du SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015, dans le cadre du programme de mesures complémentaires, d'élaborer un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la rivière Isère, afin de mettre en place une réflexion de gestion intégrée à l'échelle de l'ensemble du bassin-versant de l'Isère.

▪ **Concernant la préservation des espaces naturels et ruraux**, la DTA devrait intégrer les espaces naturels départementaux dans la catégorie des espaces majeurs, dans la mesure où il s'agit d'un outil de préservation d'espaces naturels à fort intérêt biologique et paysager, fragiles et/ou menacés.

▪ **Concernant le développement touristique durable**, la DTA doit mieux valoriser les enjeux de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement. Si "l'augmentation de la capacité d'accueil prévue par les documents d'urbanisme ne doit pas dégrader le niveau de service des infrastructures existantes", il est aussi nécessaire d'ajouter qu'elle ne doit pas dégrader le niveau de service des domaines skiables, et que l'équilibre entre la capacité d'hébergement, la capacité de stationnement, le débit des remontées mécaniques et la capacité d'accueil des pistes doit être maintenu.

▪ **Concernant le système de transport durable**, il est indispensable d'améliorer l'accessibilité de l'agglomération grenobloise par un maillage entre le Sillon alpin et le Sillon rhodanien, une desserte cadencée avec l'aéroport international de Saint-Exupéry et une modernisation de la liaison TGV avec Paris. Cet objectif passe par l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, par la réalisation d'une voie nouvelle dans le Voironnais, et par le projet de pôle multimodal de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités du projet de DTA.

L'aménagement de l'autoroute A480 et le déclassement de l'A48 à l'entrée de Grenoble doivent être considérés comme prioritaires en visant pour l'aménagement de l'A480 une augmentation de capacité à deux fois trois voies, dans la mesure du possible sur l'emprise existante, de la fourche avec A48 à l'échangeur du Rondeau, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité urbaine environnementale, en respectant les principes des autoroutes apaisées et en conjuguant capacité de trafic et respect des zones urbanisées traversées.

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord-Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (exemple rocade Sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien particulier de l'Etat.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'Etat, en application du Grenelle de l'environnement. »

▪ **Concernant l'annexe 1 sur les paysages et les ensembles bâtis remarquables**, il convient de mentionner que le chemin de fer de La Mure relie Saint-Georges de Commiers à La Mure (et non Grenoble à Veynes).

Pourraient aussi être ajoutés : la prairie de la Rencontre aux abords de la route Napoléon au titre de patrimoine militaire, le col du Coq dans la catégorie des cols, les villages de Villard-Reymond et du Perrier dans la catégorie des villages. Le massif de Belledonne et la Grande Traversée du Vercors sont cités uniquement en Savoie et dans la Drôme, alors qu'ils se prolongent en Isère.

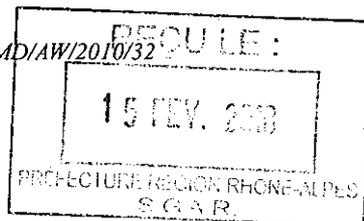
AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de région Rhône-Alpes
Préfecture de Région
106 rue Pierre Corneille
69419 LYON CEDEX 03

Contact : Jean-Michel DOIGE
☎ 04 79 96 75 10
✉ 04 79 96 75 09
✉ jean-michel.doige@cg73.fr

Chambéry, le - 8 FEV. 2010

Nos réf. : JMD/AW/2010/32



Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 3 novembre dernier, vous avez bien voulu me transmettre pour avis, le projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Cette consultation s'inscrit dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, prévue par l'article L 111.1.1 du Code de l'urbanisme.

J'ai l'honneur de vous informer que notre Assemblée départementale s'est saisie de ce projet lors de sa session plénière du 1^{er} février dernier, et a conclu :

- au principe de l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA,
- au principe d'une expérimentation dans les Alpes du nord d'une « DTADD », telle que proposée dans l'actuel projet de loi portant engagement national pour l'environnement.

Je vous prie de trouver, ci-joint, copie de la délibération prise en ce sens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A h

Le Président

Hervé GAYMARD

P.J. : une délibération.

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES DU NORD

Avis au titre des « personnes publiques associées » au projet de DTA
transmis par le Préfet de région le 3 novembre 2009

*

Rapport de M. LOMBARD au nom de la Quatrième commission

*

Le Préfet de la région Rhône-Alpes a saisi le Département le 3 novembre 2009 afin qu'il émette un avis sur le projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord, en cours d'élaboration, dans lequel sont abordées les thématiques suivantes :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Aux termes de l'article L. 111.1.1. du Code de l'urbanisme, le Département, en tant que personne publique associée au projet d'élaboration de la DTA, doit émettre un avis dans un délai de trois mois à compter de sa saisine.

Parallèlement, un projet de loi portant engagement national pour l'environnement prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable » (DTADD) : ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces DTADD, en concernant l'urbanisme, le logement, les transports et déplacements, le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), l'économie, l'agriculture, les enjeux énergétiques, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

Ces DTADD, non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur (SCOT, PLU...), peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'État de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels et agricoles ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ce caractère de non opposabilité directe leur confère une grande souplesse et évitera ainsi nombre de contentieux. À l'inverse, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement et qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes constamment à contentieux.

Ainsi peut se mesurer l'écart entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques...) et le contenu de l'actuel projet de DTA -dont les premières études remontent à 1995- très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

Aussi votre Quatrième commission vous propose-t-elle de vous prononcer favorablement :

- sur le principe de l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA communiqué le 3 novembre 2009 par M. le Préfet de région,
- sur le principe d'une expérimentation dans les Alpes du Nord de ces nouvelles DTADD, en partant de l'ensemble des réflexions menées dans le cadre du projet actuel de DTA mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable.

-:-

Après discussion -y prennent part MM. BOUVARD, BURDIN, CHARVOZ, DUFRENEY, GAYMARD, Mmes GUILHAUDIN, LEHMANN, MM. LOMBARD, RIEU, ROLLAND, Mme SANTAIS, MM. VAIRETTO, VIAL- portant notamment sur l'appréciation, au regard des objectifs du Département, des effets respectifs de la DTA -telle que communiquée en projet par le Préfet de région- et d'une nouvelle DTADD -telle qu'envisagée dans l'actuel projet de loi portant engagement national pour l'environnement-,

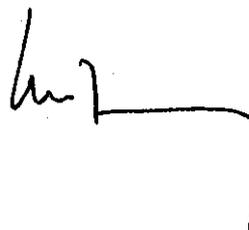
à l'issue de laquelle il est proposé d'élaborer -dans le cadre d'un groupe de travail inter-commissions animé par M. LOMBARD, Vice-Président délégué au développement durable, à l'agriculture et à la dynamique territoriale- des amendements au texte de la DTA précitée en vue de l'éventuelle enquête publique à venir, étant précisé que cette contribution serait préalablement présentée à tous les Conseillers généraux lors d'une réunion ad hoc et soumise à la Commission permanente pour adoption,

ainsi précisé, le rapport de M. LOMBARD, mis aux voix, est

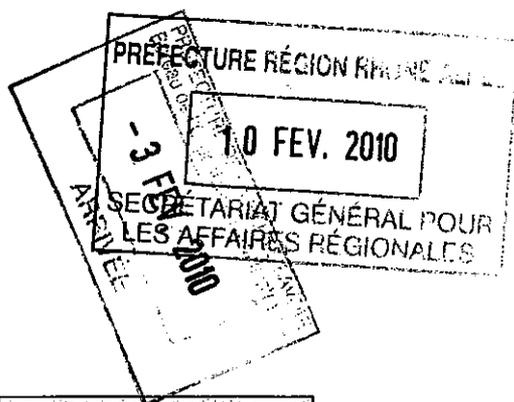
ADOPTÉ

Il y a 2 oppositions : Mmes GUILHAUDIN et LEHMANN
et 14 abstentions : M. BOUVARD, Mme BONFILS (pouvoir donné à M. DARVEY),
MM. BURDIN, CUCHET (pouvoir donné à M. LETT), DARVEY, GALLIOZ,
HUSSON, LETT, PAVIOL, REPENTIN (pouvoir donné à Mme SANTAIS),
RIEU, Mme SANTAIS, MM. SARZIER, VAIRETTO

-:-



Hervé GAYMARD



Annecy, le - 3 FEV. 2010

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de Région
31 rue Mazenod
69 426 LYON CEDEX 03

N/Réf. : KH/IC

Monsieur le Préfet,

Par courrier du 3 novembre 2009, vous avez bien voulu me transmettre la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord en tant que personne publique associée afin de recueillir l'avis du Département de la Haute-Savoie dans un délai de trois mois, soit avant le 3 février 2010.

Je vous prie de bien vouloir trouver, jointe à ce présent courrier, la délibération du Conseil général prise en Commission permanente du 25 janvier 2010, exposant cet avis.

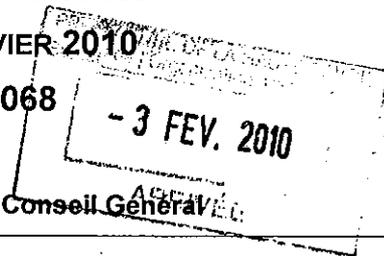
Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil Général
de la Haute-Savoie

Christian MONTEIL



Copie : M. le Préfet de la Haute-Savoie



Sous la Présidence de : M. Christian MONTEIL, Président du Conseil Général

Présents :	Vice-Présidents :	M. MUDRY, M. de MENTHON, M. BARDET, Mme CAMUSSO, M. DENAIS, M. BOUCHET, M. PUTHOD, M. CHARLET,
	Autres membres :	M. ETALLAZ, M. MOGENET, M. PEILLEX, M. LOSSERAND, M. SONNERAT, M. ZORY, M. DUVERNAY, M. BEL, M. HEISON, M. CHAVANNE,
Absent(s) représenté(s) :		M. MUGNIER, M. RIGAUT,
Absent(s) excusé(s) :		M. AMOUDRY, M. PEILLOUD,

Membres en exercice :	23
Présents :	19
Adopté à la majorité	
20	Voix Pour
1	Voix contre
	Abstention(s)

Délibération télétransmise en Préfecture le 02 février 2010
Publiée et certifiée exécutoire le 03 février 2010

Pour le Président du Conseil Général,
Le Responsable du Service de
Assemblée,

Jean-Pierre MORET

OBJET : DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD - AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.

M. le Président rappelle que le Conseil Général de la Haute-Savoie a émis, au cours des dix dernières années, plusieurs avis relatifs aux différents projets de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord qui lui ont été soumis. Les plus récents (courriers des 14 et 16 janvier 2009 adressés au Préfet de Région) ont été rendus durant la phase dite de « pré-consultation » qui s'est déroulée en 2008-2009. Actuellement, un nouveau document, prenant en compte un certain nombre de remarques émises par le Département, est soumis, conformément à l'article L 111-1-1 du Code de l'Urbanisme, à la consultation des « Personnes Publiques Associées ». Les collectivités doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois, soit avant le 3 février 2010. Suivront alors l'enquête publique et l'adoption de la DTA, a priori, au cours de l'été 2010.

Dans l'ensemble, la nouvelle rédaction de la DTA a pris en compte plusieurs observations du Conseil Général notamment :

- l'urbanisation devra être localisée en priorité dans des secteurs desservis par des transports en commun ou susceptibles de l'être ;
- les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) peuvent identifier d'autres pôles locaux que ceux figurant dans le projet de DTA ;
- les transports lacustres sur le Léman sont évoqués ;
- les coupures d'urbanisation ont été redéfinies ;
- le massif du Mont-Blanc est identifié comme espace d'intérêt majeur ;
- la liaison routière A40 – THONON-LES-BAINS est actée ;

- les projets ferroviaires ont bien été pris en compte notamment la modernisation de l'axe CHAMBERY/ANNECY/GENEVE et les différentes branches de l'Etoile d'ANNEMASSE vers THONON/EVIAN d'une part, vers BONNEVILLE/ST-GERVAIS d'autre part ;

Néanmoins, certaines observations n'ont pas été intégrées et méritent d'être réaffirmées :

- le Conseil Général demande que soient mentionnés :
 - le doublement des voies ferroviaires pour les tronçons qui s'y prêtent, entre :
 - 1/ AIX-LES-BAINS, ANNECY et GENEVE
 - 2/ ANNEMASSE et THONON
 - 3/ LA ROCHE-SUR-FORON et la vallée de l'Arve.
 - la réalisation des shunts de LA ROCHE SUR FORON et d'ETREMBIERES d'une part, et l'amélioration des caractéristiques de l'infrastructure entre ANNECY et LA ROCHE SUR FORON d'autre part.
- d'une manière générale, le Conseil Général regrette que les terminologies et phraséologies utilisées soient fréquemment complexes et/ou ambiguës. Elles sont donc susceptibles d'interprétation et par conséquent de contentieux. L'intégration d'un glossaire définissant les termes utilisés avait été demandée pendant la phase de pré-consultation, mais seules quelques notions ont été explicitées ;
- la DTA interdit d'une part, la création de nouveaux diffuseurs *en dehors des parties agglomérées des pôles urbains majeurs et complémentaires*. Pour l'État, les infrastructures de caractéristiques autoroutières ne sont destinées qu'aux *échanges inter-cités*. D'autre part, il est souhaité que les infrastructures actuelles soient en priorité optimisées avant d'envisager la création de nouvelles. La mise en œuvre des objectifs de l'État semble donc complexe, dans la mesure où la création de nouveaux diffuseurs assumerait justement le rôle d'optimisation des infrastructures actuelles sans en créer de nouvelles. Cette rédaction qui ne fait l'objet d'aucune dérogation possible, semble trop restrictive et n'aidera pas à la mise en œuvre des prescriptions de l'État ;
- l'État n'évoque plus le fait que les collectivités devront privilégier en priorité les modes doux avant les transports motorisés. Cela est regrettable d'une part vis-à-vis des déplacements quotidiens et d'autre part vis-à-vis des déplacements de loisirs. Par ailleurs, les 3 itinéraires relevant du schéma national des véloroutes et voies vertes sont désormais cités, mais les itinéraires Sud Léman, Léman / Mont-Blanc et Sillon Alpin qui vont pourtant être intégrés au schéma national dans le cadre de la révision 2009, ne le sont pas ;
- le Conseil Général demande à ce que les projets suivants soient mentionnés et intégrés à la liste des priorités évoquées page 90, à savoir : la liaison sud-lémanique, THONON LES BAINS/ SAINT GINGOLPH, ainsi que l'amélioration multimodale de l'itinéraire entre BELLEGARDE – ANNECY – FAVERGES – SAVOIE (RD 1508) comprenant le dispositif de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) associé et le tunnel sous le Semnoz ;
- le Conseil Général demande que soit précisée la prescription suivante : *« aucune augmentation des capacités routières de franchissement des Alpes ne sera réalisée ».*

La Commission Aménagement du Territoire - Logement - Relations Transfrontalières et Européennes, dans sa séance du 6 janvier 2010, a émis un avis favorable, mais elle suggère d'optimiser le travail qui a été mené jusqu'à maintenant pour adopter une Directive Territoriale d'Aménagement Développement Durable (DTADD), conformément aux évolutions législatives en cours.

La future DTADD servira notamment de cadre pour organiser les J.O. 2018 de façon exemplaire du point de vue du développement durable.

Après avoir enregistré les pouvoirs de M. MUGNIER à M. MOGENET et de M. RIGAUT à M. PUTHOD,

Après débat et vote à la majorité de 20 voix pour, 1 voix contre, M. PEILLEX s'étant exprimé contre le projet de DTA et contre l'avis favorable qu'il est proposé d'émettre,

LA COMMISSION PERMANENTE,

DONNE un avis favorable sur le contenu de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, sous condition de la prise en compte des observations précédemment citées et de la poursuite de la démarche dans le cadre du Grenelle II.

Ainsi fait et délibéré,
Pour extrait conforme,

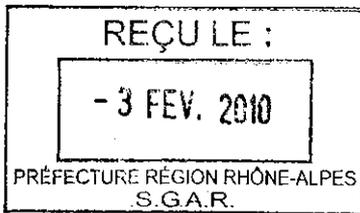
Le Président,



Christian MONTEIL

728.

Comité de massif des Alpes



ARRIVE LE
02 FEV. 2010
Préfecture du Rhône
Cabinet

Monsieur le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Cabinet

106 rue Pierre Corneille

69419 LYON CEDEX 03

Grenoble, le 28 JAN. 2010

Objet : Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord (D.T.A.)

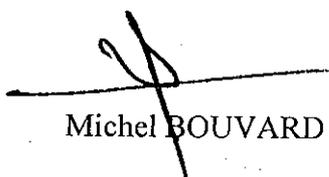
Le projet de DTA soumis à la consultation des personnes publiques associées a été examiné par le comité de massif des Alpes dans sa séance du 14 décembre 2009 à Annecy.

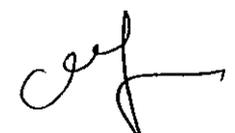
A l'issue d'un large débat, le comité de massif des Alpes a adopté l'avis ci-joint à l'unanimité.

Nous joignons, à sa demande, la contribution du Syndicat National des Téléphériques de France présentée en séance.

Le Président de la commission permanente,

Le Préfet de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Préfet coordonnateur du massif des Alpes,


Michel BOUVARD


Michel SAPPIN

p.j. 2



Comité de massif des Alpes

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD

Consultation des personnes publiques associées

AVIS DU COMITE DU MASSIF DES ALPES

Le comité de massif des Alpes réuni le 14 décembre à Annecy, saisi par le Préfet de la Région Rhône-Alpes, a examiné le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord (datée de novembre 2009) soumis à la consultation des Personnes Publiques Associées conformément à l'article L111-1-1 du code de l'urbanisme,

- Tenant compte du fait que cet avis trouve place dans une procédure relevant du code de l'urbanisme et que le document soumis à consultation n'a d'autre portée que celle relevant de ce code. En particulier, ce document n'a pas vocation à décrire une stratégie de développement durable pour le territoire concerné,
- Considérant que le code de l'urbanisme organise la hiérarchie territoriale des différents documents d'urbanisme dont la compatibilité avec la DTA est prévue,
- Constatant que les remarques exprimées par le Comité de Massif dans sa contribution produite lors de la phase de concertation ont été globalement intégrées dans le document mis en consultation,
- Considérant les éléments prescriptifs mis en exergue dans le chapitre 3 du document,

Le comité de massif exprime **un avis favorable** à ce projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Toutefois le comité de massif :

- Souligne que le chapitre 4 (mesure « accompagnement et recommandations ») qui n'a qu'une portée indicative n'a pas fait l'objet de tous les ajustements rédactionnels souhaitables, en particulier dans son paragraphe 2.3., il ne développe pas de manière suffisante les spécificités des stations moyennes et de leur économie,

- Regrette, que dans le paragraphe II 3.1. (p. 85-86) qui encadre la construction de nouveaux hébergements dans les zones touristiques ne soit pas fait explicitement mention de la nécessaire « banalisation durable » des lits touristiques. En effet, seul le maintien dans le parc commercial des hébergements permanents permettra de résoudre la contradiction entre les exigences d'un accroissement raisonnable des surfaces urbanisées et la nécessité de maintenir une clientèle pour les domaines skiables,
- S'étonne que les transports par câble, alternative technique collective aux véhicules individuels particulièrement adaptés aux territoires montagnards ne soient pas mentionnés au paragraphe III.4.2 comme élément de contribution à l'organisation des transports.
- Souhaite qu'une attention particulière soit apportée à une évaluation des conséquences économiques, sociales et juridiques de la mise en œuvre de la directive,
- Demande à être informé annuellement de la mise en œuvre de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord dès que celle-ci sera en application.

Remarques sur le Projet de DTA Alpes du Nord
Novembre 2009

L'objectif de ces remarques n'est pas de remettre en cause le principe d'une DTA, la nécessité de coordonner l'aménagement du territoire à l'échelle pertinente, ou encore l'importance qu'il y a à apporter une protection adaptée à chaque milieu remarquable. Ces remarques ont été établies dans une optique interprofessionnelle de maintien des emplois, de préservation des économies des territoires concernés, et de leur capacité à se développer.

Les présentes remarques concernent **un large panel d'activités**, qui dépassent largement les stations.

Sont concernées au premier chef les branches d'activité pour qui le territoire est une des matières premières : **Agriculture, Domaines skiabiles, Bâtiment, Travaux Publics, Equipementiers, Transporteurs, Production hydroélectrique, Activités consommatrices d'eau**, etc.

Les branches d'activité moins directement liées au territoire sont également concernées,

- du fait de l'interconnexion des différents types d'activité (branche des services, transports, effet levier de la bonne santé du BTP...)
- dans leur capacité spatiale à grandir ou à s'implanter

Le champ d'application de la DTA est vaste: **le département entier de la Savoie, le département entier de la Haute Savoie, une grande partie de l'Isère, une petite partie de la Drôme** (se référer à la page 6 du texte : périmètre de la DTA).

I. Evaluation d'incidences socio-économiques

Compte tenu de la diversité des activités touchées, et de l'étendue du territoire de la DTA, une évaluation d'incidence sur l'emploi et l'activité paraîtrait justifiée. Cela particulièrement en ces temps de crise où la relance est la priorité nationale (vallée de l'Arve, Maurienne, etc.). Par exemple, la carte page 73, la carte page 78, et l'annexe 1-1 ont-elles été mises en regard des activités aujourd'hui portées ou susceptibles d'être portées demain par les territoires identifiés ? L'impact socio-économique a-t-il été mesuré ?

Une évaluation environnementale de la DTA sera conduite et jointe au projet de DTA lors de l'enquête publique. Mais aucune évaluation des incidences socio-économiques n'a été conduite, et n'accompagnera le document à l'enquête publique. Est-ce à dire que l'avis des personnes consultées ne doit pas être éclairé par les conséquences socio-économiques de la DTA ?

II. Evaluation des conséquences juridiques

Le Conseil d'Etat a vérifié la licéité du projet de texte actuel de la DTA (retrait des dispositions illégales).

A quelle évaluation par un expert juriste a-t-il été procédé afin de vérifier l'interprétation qui pourra être faite a posteriori par le contrôle de légalité ou par un tribunal devant lequel serait portée une action ? Il serait imprudent de ne pas l'envisager: les projets d'aménagement font rarement l'unanimité.

De nombreuses formulations paraissent source d'insécurité juridique :

- la DTA, rédigée dans une optique purement « urbanisme », semble se superposer sans articulation cohérente avec les dispositions législatives et réglementaires qui existent par ailleurs, et ont une portée différente (civile, pénale). Peut-être, si tel est bien le cas, un préambule rappelant que la DTA a une portée strictement urbanistique et ne peut être constitutive d'obligations nouvelles par rapport au code de l'environnement serait-il bienvenu.
- le terme « protection » peut le plus souvent être interprété comme « interdiction totale de porter atteinte » car aucune indication n'est donnée sur la nature et l'intensité de la protection.

⇒ Nature de la protection : quelles caractéristiques sont visées par la protection ?

On peut par exemple vouloir

- protéger les éléments caractéristiques du paysage, mais permettre les aménagements qui respectent ces éléments
- garantir le fonctionnement d'un éco-système, mais autoriser les aménagements écologiquement compatibles
- préserver la fonctionnalité d'un espace (ex : corridor), mais autoriser les aménagements qui ne remettent pas en cause cette fonction.
- assurer une gestion cohérente de plusieurs espaces sensibles (mais non exceptionnels), mais envisager, en dernier ressort, des mesures compensatoires si certains de ces espaces sont impactés par un projet

⇒ Intensité de la protection : Il faudrait à tout le moins rappeler le principe de proportionnalité de la protection à apporter avec l'intérêt écologique (ordinaire, particulier, majeur).

Illustrations (liste non exhaustive) :

Page	Espaces	Texte prescriptif (<i>italique gras</i>)	Questions juridiques soulevées
Page 72	Espaces d'intérêt majeur ² Espaces complémentaires Corridors écologiques Zones humides	« Dans une optique de préservation de la biodiversité et du fonctionnement en réseau des écosystèmes, les espaces naturels suivants, identifiés au III.2.1.1 seront préservés et valorisés »	S'agit-il d'une interdiction totale de porter atteinte ? Si la protection est maximale partout, pourquoi distinguer des espaces d'intérêt majeur et des espaces complémentaires ?
Page 75	Espaces d'intérêt majeur	Ces espaces sont localisés sur la carte [B] et sont composés : D'une part d'espaces déjà protégés réglementairement : [...] 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.	S'agit-il d'une interdiction totale de porter atteinte ? Articulation avec le code de l'environnement, qui définit déjà ces zones et leurs protections ? + cas des ZNIEFF : Les ZNIEFF font l'objet d'étude des incidences en cas de projet d'aménagement, mais le code de l'environnement ne leur donne pas de véritable statut de protection. La DTA leur en confère un. N'y a-t-il pas risque de confusion sur la portée de la DTA hors du champ de l'urbanisme ? (voir la DTA « ré-écrire le code de l'environnement ») Exemple de rédaction juridiquement non ambiguë sur les espaces à intérêt exceptionnel dans la DTA estuaire de la Loire : « Les espaces à intérêt exceptionnel sont des espaces dont la contribution à la biodiversité ou à la qualité du paysage estuarien est telle qu'ils font d'ores et déjà l'objet de mesures de protection ou d'une identification à cette fin. Ils sont reportés sur la carte n°3 et figurent dans les tableaux n°3 et 4 suivants. »

Page 75	Espaces complémentaires	« Les documents locaux d'urbanisme 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. »	S'agit-il d'une interdiction totale de porter atteinte ? En quoi la protection voulue par la DTA est-elle inférieure aux espaces d'intérêt majeur, comme on pourrait s'y attendre pour des espaces « complémentaires » ? Préciser les caractéristiques visées par la protection et l'adaptation de l'intensité de protection à l'intérêt écologique.
Page 76	Corridors écologiques	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	La protection porte-t-elle uniquement sur la fonctionnalité de corridor, ou s'étend-elle à d'autres caractéristiques (paysage, etc.) ?
Page 76	Zones humides	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	S'agit-il d'une interdiction totale de porter atteinte ? Actuellement des projets peuvent se dérouler, sous certaines conditions bien particulières. Superposition avec les dispositions réglementaires actuelles : les zones humides sont déjà définies dans le code de l'environnement. L'art. L211-3 prévoit deux types de zones humides : celles d'intérêt environnemental particulier, et les autres. Les règles de protection sont différentes. Quelle articulation avec la DTA ? Une obligation de résultat semble incomber aux documents. Ceux-ci

			peuvent garantir la protection au plan de l'urbanisme, mais la formulation « assurer leur bon état » paraît aller au-delà (portée de la DTA hors du champ de l'urbanisme ?).
Page 80	Éléments de paysage naturel insuffisamment protégés	<p>Dans le cas des sites listés en annexe 1-1 :</p> <p>-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)</p> <p>-Pour les espaces encore vierges : tout équipement, aménagement, construction ou toute urbanisation est interdit</p> <p>-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 naturelles pour ces dernières.</p>	<p>Exemple de formulation claire, qui précise les caractéristiques concernées par la protection, et l'intensité de protection.</p> <p>Avis porté sans préjudice de l'évaluation d'impact de la mesure sur les territoires concernés, listés à l'annexe 1-1. Noter à cet égard que la DTA de l'estuaire de la Loire précise dans une annexe les motifs ayant présidé à la sélection des zones, ce qui pourrait être intéressant dans notre cas pour comprendre pourquoi certaines zones entrent dans l'annexe 1-1 et d'autres non.</p>
Page 82	Milieux aquatiques	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.	<p>S'agit-il d'une interdiction totale de porter atteinte ?</p> <p>L'aménagement des lits et berges à des fins d'entretien ou de protection des risques (crues torrentielles) reste-t-il possible ?</p>
Page 83	Espaces remarquables des rives des grands lacs	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.	<p>Articulation avec les textes existants : la protection voulue par la DTA est-elle la même que celle déjà prévue dans les textes existants ?</p> <p>(Cartes D, E, F1, F2 jointes à l'envoi au</p>

			Comité de Massif ?)
Page 83	Coupures d'urbanisation (rives des grands lacs)	Les documents d'urbanisme locaux devront délimiter et assurer la préservation de ces coupures par un principe de non diminution de leur surface actuelle.	Ici le critère de protection est clair : non diminution de la surface actuelle. Articulation avec les textes existants ?
Page 87	Espaces remarquables et liaisons écologiques	Les espaces remarquables et les liaisons écologiques devront être préservés.	S'agit-il d'espaces remarquables tels que définis dans le code de l'environnement ? Quelle est la portée de la protection voulue ? (pour les espaces et pour les liaisons)
Page 88	Zones de tranquillité	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.	Les corridors <i>biologiques</i> sont-ils distincts des corridors <i>écologiques</i> prévus page 76 et sur la carte B ? Quel statut pour les liaisons entre espaces de tranquillité ? Faut-il comprendre « pas autoriser la création d'un terrain aménagé pour la pratique des sports motorisés ou loisirs motorisés » ou bien « pas autoriser la création d'un terrain aménagé pour la pratique des sports ou la pratique de loisirs motorisés ».



MICHEL DESTOT
MAIRE DE GRENOBLE
DÉPUTÉ DE L'ISÈRE

Réf : EU/DU/SPU/PM/SA/501341.10
Affaire suivie par Pascale MAURY
☎ : 04.76.76.39.53.

Vos réf : 76/09 VC
Affaire suivie par Anne GUILLABERT

Objet : Avis sur la D.T.A. des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Par courrier du 3 Novembre 2009, vous m'avez transmis pour avis, le projet de Directive Territoriale des Alpes du Nord.

En réponse, j'ai le plaisir de vous faire parvenir ci-joint la délibération du 25 janvier 2010, par laquelle le conseil municipal s'est prononcé sur ce dossier. Je vous précise que le CD-rom qui figure en annexe à la délibération ne vous est pas transmis car il contient le texte de la DTA et le dossier de presse, documents issus du site internet de la DTA.

Souhaitant que nos remarques soient prises en compte, et que la DTA fasse l'objet d'une approbation rapide,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma haute considération.

**Pour le Maire absent,
Le premier Adjoint**

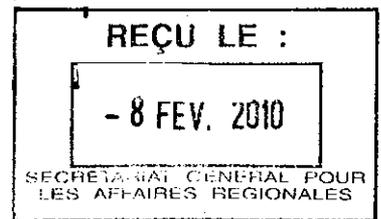
Michel DESTOT

Grenoble, le

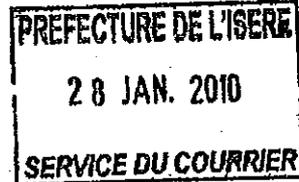
PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES
SEC. JAN. 2010
- 8 FEV. 2010
SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

Monsieur Jacques GÉRAULT
Préfet de la Région Rhône Alpes
Préfet du Rhône

Préfecture de la Région Rhône Alpes
Secrétariat général Affaires Régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03



PJ : délibération A017 du 25/01/2010



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

LE VINGT CINQ JANVIER DEUX MILLE DIX, le conseil municipal s'est réuni en séance publique, en l'Hôtel de ville de Grenoble, sur la convocation de Monsieur le Maire, en date du 19 janvier 2010.

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour de la séance : 59
Monsieur Michel DESTOT, Maire, assure la présidence.

Il est procédé à l'appel nominal auquel répondent :

M. Michel DESTOT - M. Jérôme SAFAR - M. Philippe de LONGEVIALLE - Mme Florence HANFF - Mme Marie-France MONERY - Mme Geneviève FIORASO - M. Jacques CHIRON - Mme Eliane BARACETTI - M. Patrice VOIR - Mme Marie-Claire NEPI - M. Paul BRON - M. Georges LACHCAR - M. Olivier NOBLECOURT - M. Abderrahmane DJELLAL - Mme Sylvie DRULHON - Mme Laure MASSON - M. Bernard BETTO - Mme Héliène VINCENT - M. Stéphane SIEBERT - Mme Béatrice DOUTRIAUX - Mme Christine CRIFO - M. Farid DERBAL - Mme Céline DESLATTES - Mme Bity DIENG - Mme Linda EL HADDAD - M. Pascal GARCIA - M. Eric GRASSET - M. Gildas LAERON - M. Jean-Philippe MOTTE - Mme Hakima NECIB - M. Serge NOCODIE - Mme Eléonore PERRIER - Mme Camille PLET - Mme Ariane SIMIAND - Mme Gisèle TAVEL - Mme Nathalie BERANGER - Mme Marguerite BON - Mme Bernadette CADOUX - M. Matthieu CHAMUSSY - M. Fabien de SANS NICOLAS - M. Olivier ROUX - M. Hervé STORNY - M. Olivier BERTRAND - Mme Gwendoline DELBOS-CORFIELD - Mme Marina GIROD DE L'AIN - M. Gilles KUNTZ - M. Hakim SABRI.

Absents ayant donné pouvoir :

Mme Marie-José SALAT donne pouvoir à M. Jacques CHIRON de 17H10 à 18H00
M. Alain PILAUD donne pouvoir à M. Farid DERBAL de 17H10 à 17H55
Mme Monique VUAILLAT donne pouvoir à M. Eric GRASSET de 17H10 à 20H30
M. Morad BACHIR-CHERIF donne pouvoir à Mme Camille PLET de 17H10 à 17H45
Mme Aline BLANC-TAILLEUR donne pouvoir à Mme Florence HANFF de 17H10 à 18H05
M. Jean-Michel DETROYAT donne pouvoir à M. Abderrahmane DJELLAL de 17H10 à 20H30
M. Stéphane GEMMANI donne pouvoir à Mme Béatrice DOUTRIAUX de 17H10 à 18H20
Mme Michèle JOSSEBRAND donne pouvoir à M. Patrice VOIR de 17H10 à 20H30
M. Jacques THIAM donne pouvoir à M. Jérôme SAFAR de 17H10 à 20H30
M. Henri BAILE donne pouvoir à Mme Bernadette CADOUX de 17H10 à 20H30
Mme Pascale MODELSKI donne pouvoir à M. Fabien de SANS NICOLAS de 17H10 à 20H30
Mme Maryvonne BOILEAU donne pouvoir à M. Hakim SABRI de 17H10 à 18H30.

Secrétaire de séance : Mme Camille PLET.

URBANISME AMENAGEMENT : Projet de Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.). Avis de la Ville de Grenoble.

Monsieur Philippe de LONGEVIALLE expose,

Mesdames, Messieurs,

Il existe sept projets de Directives territoriales d'aménagement en France.

"Les Directives territoriales d'aménagement (définies à l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme) sont des documents d'urbanisme élaborés sous la responsabilité de l'État en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes compétentes en matière d'aménagement. Elles sont approuvées par décret en Conseil d'État. Ciblées en fonction de grands objectifs sélectionnés pour leur enjeu, elles ne traitent que des questions pour lesquelles les outils de droit commun sont insuffisants. Leurs orientations prescriptives encadrent les documents d'urbanisme de rang inférieur qui doivent leur être compatibles". Il s'agit des SCOT, schémas de secteurs et PLU.

"A ce jour, sept Directives territoriales d'aménagement ont été retenues en France, dont celle des Alpes du Nord. Le dynamisme démographique et économique de ce territoire s'inscrit dans un milieu naturel d'exception, mais fortement contraint et sur lequel les conséquences du changement climatique se feront inéluctablement sentir".

Ces informations sont issues de site du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (<http://www.dta-alpesdunord.fr/>).

En exprimant une ambition de 20-25 ans et en définissant des principes pour la planification, la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord doit donner un cadre de cohérence au développement durable du territoire. Son élaboration entre dans une phase de concertation, l'objectif étant qu'elle soit finalisée en 2009 et approuvée en 2010.

Par un courrier du 3 novembre 2009, le Préfet de la Région Rhône-Alpes a lancé une consultation officielle en soumettant, pour avis, le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du nord aux personnes publiques associées (région, département, communes, chefs-lieux d'arrondissements, et communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ...) qui disposent d'un délai de 3 mois pour rendre cet avis, soit avant le 3 février 2010. A défaut, l'avis est réputé favorable.

Le projet de DTA sera ensuite soumis à enquête publique, avec l'ensemble des avis émis.

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.

Les grands principes contenus dans la DAT rejoignent ceux actuellement débattus dans le cadre du SCOT :

- promouvoir l'économie de l'espace et polarisation du développement urbain afin de mettre fin à la périurbanisation, dans des pôles majeurs (dont l'agglomération de Grenoble) et des pôles complémentaires ;
- promouvoir la qualité du cadre de vie, la mixité sociale et urbaine, l'insertion urbaine des activités économiques et des services sauf incompatibilité,
- promouvoir l'insertion optimale des infrastructures de transport, un report modal en faveur du ferroviaire et la densification urbaine associée aux transports collectifs ;
- assurer la protection et la valorisation des paysages, le maillage des espaces naturels et agricoles, la promotion d'un tourisme alpin durable, l'optimisation des ressources (eau, énergie, matériaux...) la protection contre les risques (inondation...) et les nuisances.

Sur la base de ces grandes orientations, approuvées par la Métro et les communes membres de la Métro, il a été décidé conjointement d'apporter des compléments dans le projet de DTA. Ces éléments figurent dans le document ci-joint en annexe.

Ce dossier a été examiné par la commission :

- Vie Urbaine et Développement Durable du 14 janvier 2010

Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide :

- de donner un avis favorable sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.) des Alpes du Nord, joint en annexe sous forme de CD-ROM ;
- d'assortir cet avis favorable des recommandations figurant en annexe.

Conclusions adoptées :
Adoptée

Pour extrait conforme,
Pour le Maire,
L'Adjoint Délégué,
M. Philippe de LONGEVIALLE

Affichée le : 29 JAN. 2010



DTA des Alpes du Nord
Consultation des Personnes publiques associées
Socle d'avis commun au Préfet de Région

PREFECTURE DE L'ISERE
28 JAN. 2010
SERVICE DU COURRIER

Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole - Communauté
d'agglomération du Pays Voironnais – Établissement Public du SCoT de la Région
Urbaine de Grenoble – Syndicat mixte des transports en commun de
l'agglomération grenobloise - Communes de Grenoble, Echirolles, Saint Martin
d'Hères et Fontaine

Préambule

La consultation des personnes publiques associées marque l'aboutissement d'un processus initié par l'État depuis une dizaine d'années à l'échelle des Alpes du Nord qui concerne la plus forte concentration urbaine en cœur de massifs dans l'arc alpin transfrontalier et, au plan du tourisme et des loisirs, constitue la première destination neige en Europe.

Le dynamisme de cet espace attractif, de grande qualité et sensibilité en terme de cadre de vie, d'environnement et d'exposition au changement climatique, en fait un espace fragile qui appelle une évolution forte des modalités du développement.

Ce projet de DTA fait suite au « livre blanc des Alpes du Nord », approuvé de façon contemporaine à l'agrément des pôles de compétitivité qui reconnaît la contribution du Sillon Alpin au dynamisme national et de Rhône-Alpes, et également à l'engagement de la démarche de coopération métropolitaine à laquelle a contribué le Sillon alpin.

Les composantes iséroises des Alpes du Nord se fédèrent pour l'essentiel dans le périmètre du SCoT de la région urbaine de Grenoble, aujourd'hui rejoint par le Trièves et dont l'approbation suivra de peu l'aboutissement de la DTA.

Ces éléments de convergence, dans l'espace et dans le temps, conduisent les personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble à promouvoir un volet commun s'intégrant à leurs avis respectifs dans le cadre de la consultation engagée par l'État.

Plusieurs dimensions récentes du dynamisme métropolitain local relevant du soutien apporté par l'État méritent d'être intégrées aux éléments du diagnostic et à la déclinaison des objectifs de la DTA (*chapitres 1 et 2*), notamment pour éclairer les enjeux de rayonnement international et les effets d'entraînement de l'agglomération et région urbaine grenobloise dans la structuration métropolitaine de Rhône-Alpes, en synergie avec les autres agglomérations, et du fait même des Alpes du Nord dans leur contexte européen transfrontalier :

- Constitution en 2009 du Pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche (PRES) « Université de Grenoble »,
- Agrément du projet « Grenoble université de l'Innovation » (GUI), parmi les 10 campus promus par l'État dans une logique d'attractivité et lisibilité mondiales,
- Désignation de l'agglomération grenobloise parmi les 13 lauréats de l'appel à projets « Ecocité » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEDDM), au titre du projet « Presqu'île » de Grenoble et plus globalement de l'organisation multipolaire des centralités de son agglomération,
- Obtention du label « SCOT du Grenelle de l'Environnement » par le SCOT de la région urbaine de Grenoble.

Les orientations et dispositions du projet de DTA (*chapitre 3*) reposent sur trois principes directeurs transversaux

- utilisation économe de l'espace et des ressources, urbanisation compacte avec des coupures nettes vis à vis des paysages.
- coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport en commun.
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Ces orientations sont à dimension prescriptive, opposables aux documents d'urbanisme locaux. **Les composantes iséroises, de la région urbaine grenobloise consultées sont attachées à l'aboutissement de la DTA dans le cadre de ce caractère d'opposabilité qui a présidé à son initialisation.**

Les composantes iséroises et de la région urbaine de Grenoble adhèrent à ces principes communs ainsi qu'aux principales orientations :

- la structuration multipolaire de l'armature urbaine des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées.
 - la préservation et valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales
 - la promotion d'un tourisme alpin respectueux de l'environnement
 - la nécessité de garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord,
- et notent que les spécificités respectives des enjeux urbains et ruraux sont pris en compte de façon satisfaisante.

Néanmoins, ces orientations appellent quelques compléments ou inflexions, tout particulièrement pour éclairer les perspectives de mise en œuvre :

Structuration multipolaire :

- La polarisation hiérarchisée du développement entre **pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre** (incluant les pôles locaux, bourgs et villages), doit tenir compte des dynamiques et solidarités territoriales (souvent à l'échelle des SCoT ou d'inter SCoT et chartes de PNR), rendant ces composantes complémentaires. Ces ensembles territoriaux sont soumis à des **différences d'intensité de développement** au sein du Sillon alpin, ce qui nécessite une répartition adaptée et concertée des volumes de développement assignés à chacune des quatre agglomérations, identifiées comme pôles urbains majeurs, ainsi qu'entre les pôles complémentaires, dotés de quotas globaux. Sinon, les volumes de développement démographique que le projet de DTA assigne aux polarités de la région urbaine grenobloise sont difficilement atteignables. **Il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit dans ses principes dans le chapitre des orientations, puis précisé dans le chapitre relatif à la gouvernance.**
- Par ailleurs, la DTA ne peut se limiter à organiser les modalités de la croissance quantitative. Elle doit développer les dimensions qualitatives en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain attractif au regard des attentes des populations. Ceci suppose une **stratégie collective et les moyens d'action correspondants** de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.
- Le volet accueil des activités semble trop peu développé dans cette vision d'ensemble de la polarisation du développement. L'une des originalités des sites d'excellence des Alpes du Nord est d'intégrer les composantes universitaires et de recherche, à la fois fondamentale et appliquée, aux activités économiques et services aux entreprises. L'inscription plus urbaine, l'élargissement de la mixité et la mise en synergie de ces sites constituent des priorités pour l'atteinte des objectifs de la DTA.

Préservation valorisation des espaces naturels et ruraux, des ressources et patrimoines, évolution vers un tourisme durable.

- Les enjeux particuliers des Alpes du Nord justifient un chapitre d'orientations et prescriptions, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ». L'agriculture de proximité, la trame verte et bleue irriguent l'urbain et le relie aux espaces de plaine, coteaux et massifs. **Leur renforcement et mise en synergie avec l'urbain sont essentiels pour l'urbain-même et à l'adaptation de ce dernier au changement climatique.**
- La DTA distingue les espaces d'intérêt majeur, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides. Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes sont pertinentes. Néanmoins, **il ne peut être envisagé de « sanctuariser » de façon systématique**, en leur conférant de fait une portée réglementaire, **toutes les Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF)** qui, pour quelques unes, sont parfaitement intégrables à la mixité urbaine existante, de façon à la fois valorisante et respectueuse de l'environnement, le cas échéant en faisant l'objet de contreparties dans une logique de restitution.
- La ville constitue le siège de patrimoines de toutes natures, culturels, historiques, industriels, à préserver et à valoriser au même titre que les ensembles naturels ruraux ou montagnards. Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il est impératif de **combiner une offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne**. Les Parcs Naturels de Chartreuse et du Vercors vivent en relation quotidienne et étroite avec la région urbaine et leurs chartes complètent le dispositif de planification territoriale. Ceci conduit par exemple à innover dans les liens entre agglomérations et massifs, pour leur accessibilité réciproque. **La DTA doit mettre plus en avant les synergies villes-massifs, en particulier avec les PNR qui s'insèrent entre les agglomérations, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord.

- En premier lieu, il est **indispensable pour l'agglomération et la région urbaine de Grenoble d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.**
- Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, **par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.** Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés. Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.

- L'aménagement de l'autoroute A 480 et le déclassement de l'A48 à l'entrée de Grenoble doivent être considérés comme prioritaires en visant pour l'aménagement de l'A480 une augmentation de capacité sur l'emprise existante, de la fourche avec A48 à l'échangeur du Rondeau, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, en respectant les principes des autoroutes apaisées et en conjuguant capacité de trafic et respect des zones urbanisées traversées.

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

Les dispositions envisagées pour la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre dans le chapitre 4 sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté.

- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des volumes de développement assignés aux pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre, il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées**. L'interSCOT et chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
- L'objectif de renforcement de la mixité des fonctions urbaines, avec des critères restreints d'implantation possible dans des zones d'activités dédiées, modifie l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux**, tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**
- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération, Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté

d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Etablissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.

- démarche urbanisme – transports avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC.

- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat-Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**

Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

- **L'enjeu foncier est insuffisamment souligné dans le volet gouvernance**, et il n'est pas mis en perspective partenariale et de complémentarité entre le rôle de l'État et celui des collectivités territoriales. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Établissement public foncier d'Etat pourrait également être envisagé.

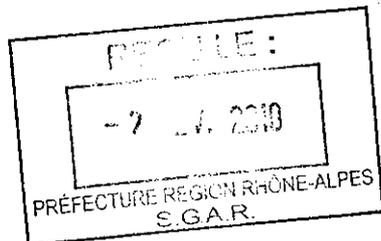


VILLE D'ECHIROLLES

REÇU LE :
- 3 FEV. 2010
SECRETARIAT GENERAL POUR
LES AFFAIRES REGIONALES

10

ECHIROLLES, le 28 janvier 2010



Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la région Rhône-Alpes
106 rue Pierre Corneille
69003 LYON

Affaire suivie par : Jean-Michel EVIN
Directeur Général des Services
☎ : 04.76.20.64.59

N/Réf : JME/SSB/2010.05

Objet : Notification de la délibération donnant avis favorable à la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet de Région,

Dans une volonté de cohérence et de concertation, la Ville d'Echirolles s'est associée à une réflexion collective menée par un certain nombre de personnes publiques associées du département de l'Isère afin d'émettre un avis commun sur la DTA des Alpes du Nord.

Je vous prie de trouver ci-joint copie de la délibération et de l'avis cités en objet.

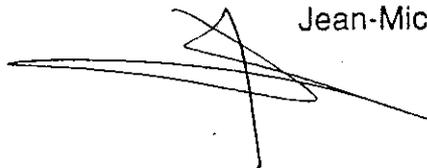
Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de mes salutations distinguées.

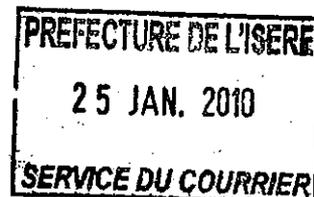


LE MAIRE
Renzo SULLI

Pour le Maire
et par délégation
Le Directeur Général des Services
Jean-Michel EVIN



REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE L'ISERE
VILLE D'ÉCHIROLLES



DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

OBJET : CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES SUR LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD – AVIS DE LA VILLE

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 39

Séance du : 19 JANVIER 2010

Le Conseil Municipal de la VILLE D'ÉCHIROLLES, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. SULLI RENZO - MAIRE

PRÉSENTS : - M. SULLI - M. ROUYEYRE - M. BERTHET - MME SIMARD - MME ROCHAS - M. CHUMIATCHER - MME MEROT - M. TASCA - M. GOIZET - MME COLLET - MME MADRENNES - M. FRACKOWIAK - M. DESCOMBAT - MME PERES - M. NAAMI - M. HERNANDEZ - MME DEMORE - M. BESSIRON - M. MANDHOIJ - MME DAGORN - MME ADELISE - MME ABRIAL - M. FAURE - M. COLLIARD - MME SARRAT - MME GOMEZ - M. LABELLE

POUVOIRS : - MME LEGRAND À M. MANDHOIJ - M. MAKNI À MME ABRIAL - MME ROCHETTE À MME DEMORE - MME PERFETTI À M. ROUYEYRE - M. ROYER À MME MEROT - MME MECHTA À MME MADRENNES - MME DJELLAL À M. CHUMIATCHER - M. MELCION À M. COLLIARD - MME BERNARD À MME GOMEZ

ABSENTS : - M. BLACHE - MME VICENTE - MME FERRARA

Conformément à l'article L.2121/15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil :

Tarek MANDHOIJ ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions qu'il (elle) a acceptées et, conformément à l'article L.2121/18 du même code, la séance a été publique.

**Compte rendu intégral de la présente délibération affiché à la porte de la Mairie
DU 27 JANVIER AU 27 FÉVRIER 2010**

Le Maire,
Renzo SULLI

Délibération n° : 24

Le : 19 JANVIER 2010

DG10SSBA1

Service émetteur : DIRECTION GÉNÉRALE

Rapporteur : M. CHUMIATCHER

OBJET : CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES SUR LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD – AVIS DE LA VILLE

Une consultation des personnes publiques associées à l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord est organisée par la préfecture de région Rhône-Alpes du 3 novembre 2009 au 3 février 2010.

La directive territoriale d'aménagement (DTA) est un document de planification destiné à mettre en œuvre une politique d'aménagement et de développement territoriale ayant pour objet la mise en valeur et le développement équilibré d'un territoire spécifique. Elle est déterminée au niveau national par l'Etat et conduite en association avec les collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation. Dans la hiérarchie réglementaire, la DTA s'impose aux documents d'urbanisme (SCoT, PDU, PLD, PLU,...) qui doivent respecter un lien de compatibilité.

Les Alpes du Nord font aujourd'hui l'objet d'une DTA du fait de leurs caractères remarquables « tant par leur dynamique démographique, économique et urbain que par leur patrimoine naturel et touristique ». Il s'agit pour l'Etat de prendre la responsabilité « 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 ».

Dans une volonté de cohérence et de concertation, la Ville d'Echirolles s'est associée à une réflexion collective menée par un certain nombre de personnes publiques associées du département de l'Isère afin d'émettre un avis commun sur la DTA des Alpes du Nord. Sont concernés : les communes de plus de 20 000 habitants (Grenoble, Echirolles, Saint-Martin d'Hères, Fontaine), la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun, l'Etablissement Public du SCoT de la Région Urbaine Grenobloise, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la communauté de communes du Pays du Grésivaudan.

Il est proposé au Conseil Municipal d'approuver l'avis favorable commun à la DTA des Alpes du Nord élaboré avec les partenaires institutionnels en précisant, après débat des conseillers municipaux, que l'aménagement de l'A 480 n'impliquera pas d'augmentation de sa capacité sur l'emprise existante.

Le conseil municipal, entendu cet exposé,

- Vu le dossier de consultation de la directive territoriale d'aménagement Alpes du Nord disponible en ligne sur le site : www.dta-alpesdunord.fr dans la rubrique « Projet »,
- Vu l'avis commun rectifié ci-joint.

Après avoir délibéré,

- Approuve l'avis favorable à la directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord élaboré avec les partenaires institutionnels en précisant, après débat des conseillers municipaux, que l'aménagement de l'A 480 n'impliquera pas une augmentation de sa capacité sur l'emprise existante.

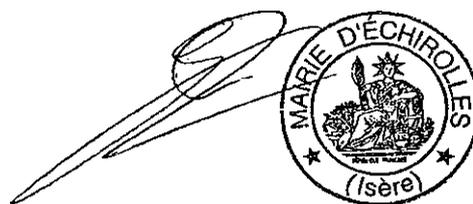
Nombre de votants : 36

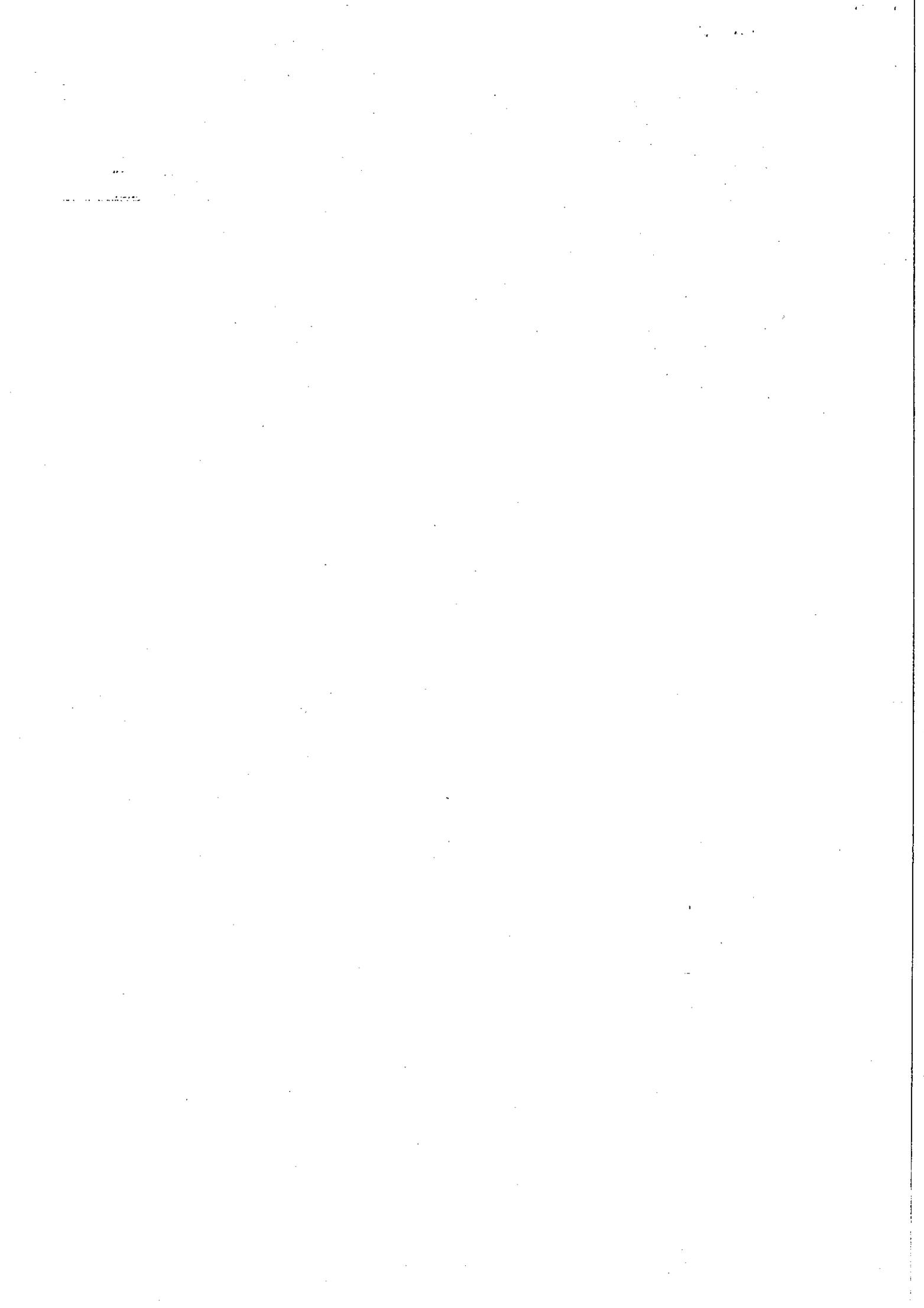
Vote : 36 POUR

Ainsi fait et délibéré les jour mois et an susdits et ont signé les membres présents.

Extrait certifié conforme au registre des délibérations.

Le MAIRE,
Renzo SULLI





DTA des Alpes du Nord
Consultation des Personnes publiques associées
Avis commun au Préfet de Région

PREFECTURE DE L'ISERE
25 JAN. 2010
SERVICE DU COURRIER

Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole -
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais -
Établissement Public du SCoT de la Région Urbaine Grenobloise -
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise -
Communes de Grenoble, Echirolles, Saint Martin d'Hères et Fontaine

Préambule

La consultation des personnes publiques associées marque l'aboutissement d'un processus initié par l'État depuis une dizaine d'années à l'échelle des Alpes du Nord qui concerne la plus forte concentration urbaine en cœur de massifs dans l'arc alpin transfrontalier et, au plan du tourisme et des loisirs, constitue la première destination neige en Europe.

Le dynamisme de cet espace attractif, de grande qualité et sensibilité en terme de cadre de vie, d'environnement et d'exposition au changement climatique, en fait un espace fragile qui appelle une évolution forte des modalités du développement.

Ce projet de DTA fait suite au « livre blanc des Alpes du Nord », approuvé de façon contemporaine à l'agrément des pôles de compétitivité qui reconnaît la contribution du Sillon Alpin au dynamisme national et de Rhône-Alpes, et également à l'engagement de la démarche de coopération métropolitaine à laquelle a contribué le Sillon Alpin.

Les composantes iséroises des Alpes du Nord se fédèrent pour l'essentiel dans le périmètre du SCoT de la Région Urbaine Grenobloise, aujourd'hui rejoint par le Trièves et dont l'approbation suivra de peu l'aboutissement de la DTA.

Ces éléments de convergence, dans l'espace et dans le temps, conduisent les personnes publiques associées de la Région Urbaine Grenobloise à promouvoir un volet commun s'intégrant à leurs avis respectifs dans le cadre de la consultation engagée par l'État.

Plusieurs dimensions récentes du dynamisme métropolitain local relevant du soutien apporté par l'État méritent d'être intégrées aux éléments du diagnostic et à la déclinaison des objectifs de la DTA (chapitres 1 et 2), notamment pour éclairer les enjeux de rayonnement international et les effets d'entraînement de l'agglomération et Région Urbaine Grenobloise dans la structuration métropolitaine de Rhône-Alpes, en synergie avec les autres agglomérations, et du fait même des Alpes du Nord dans leur contexte européen transfrontalier :

- Constitution, en 2009, du Pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche (PRES) « Université de Grenoble »,
- Agrément du projet « Grenoble université de l'Innovation » (GUI), parmi les 10 campus promus par l'État dans une logique d'attractivité et lisibilité mondiales,
- Désignation de l'agglomération grenobloise parmi les 13 lauréats de l'appel à projets « Ecocité » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEDDM), au titre du projet « Presqu'île » de Grenoble et plus globalement de l'organisation multipolaire des centralités de son agglomération,
- Obtention du label « SCOT du Grenelle de l'Environnement » par le SCOT de la Région Urbaine Grenobloise.

Les orientations et dispositions du projet de DTA (*chapitre 3*) reposent sur trois principes directeurs transversaux :

- Utilisation économe de l'espace et des ressources, urbanisation compacte avec des coupures nettes vis à vis des paysages.
- Coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport en commun.
- Préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Ces orientations sont à dimension prescriptive, opposables aux documents d'urbanisme locaux. **Les composantes iséroises, de la Région Urbaine Grenobloise consultées sont attachées à l'aboutissement de la DTA dans le cadre de ce caractère d'opposabilité qui a présidé à son initialisation.**

Les composantes iséroises et de la Région Urbaine Grenobloise adhèrent à ces principes communs ainsi qu'aux principales orientations :

- La structuration multipolaire de l'armature urbaine des Alpes du Nord autour du Sillon Alpin et des vallées,
- La préservation et valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales,
- La promotion d'un tourisme alpin respectueux de l'environnement,
- La nécessité de garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord.

Elles notent que les spécificités respectives des enjeux urbains et ruraux sont pris en compte de façon satisfaisante. Néanmoins, ces orientations appellent quelques compléments ou inflexions, tout particulièrement pour éclairer les perspectives de mise en œuvre :

➤ **Structuration multipolaire :**

- La polarisation hiérarchisée du développement entre **pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre** (incluant les pôles locaux, bourgs et villages), doit tenir compte des dynamiques et solidarités territoriales (souvent à l'échelle des SCoT ou d'inter SCoT et chartes de PNR), rendant ces composantes complémentaires. Ces ensembles territoriaux sont soumis à des **différences d'intensité de développement** au sein du Sillon Alpin, ce qui nécessite une répartition adaptée et concertée des volumes de développement assignés à chacune des quatre agglomérations, identifiées comme pôles urbains majeurs, ainsi qu'entre les pôles complémentaires, dotés de quotas globaux. Sinon, les volumes de développement démographique que le projet de DTA assigne aux polarités de la Région Urbaine Grenobloise sont difficilement atteignables. **Il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit dans ses principes dans le chapitre des orientations**, puis précisé dans le chapitre relatif à la gouvernance.
- Par ailleurs, **la DTA ne peut se limiter à organiser les modalités de la croissance quantitative**. Elle doit développer les **dimensions qualitatives** en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain attractif au regard des attentes des populations. Ceci suppose une **stratégie collective et les moyens d'action correspondants** de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.
- Le volet accueil des activités semble trop peu développé dans cette vision d'ensemble de la polarisation du développement. **L'une des originalités des sites d'excellence des Alpes du Nord est d'intégrer les composantes universitaires et de recherche, à la fois fondamentale et appliquée, aux activités économiques et services aux entreprises. L'inscription plus urbaine, l'élargissement de la mixité et la mise en synergie de ces sites constituent des priorités pour l'atteinte des objectifs de la DTA.**

➤ **Préservation valorisation des espaces naturels et ruraux, des ressources et patrimoines, évolution vers un tourisme durable.**

- Les enjeux particuliers des Alpes du Nord justifient un chapitre d'orientations et prescriptions, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ». L'agriculture de proximité, la trame verte et bleue irriguent l'urbain et le relie aux espaces de plaine, coteaux et massifs. **Leur renforcement et mise en synergie avec l'urbain sont essentiels pour l'urbain-même et à l'adaptation de ce dernier au changement climatique.**
- La DTA distingue les espaces d'intérêt majeur, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides. Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes sont pertinentes. Néanmoins, **il ne peut être envisagé de « sanctuariser » de façon systématique**, en leur conférant de fait une portée réglementaire, **toutes les Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF)** qui, pour quelques unes, sont parfaitement intégrables à la mixité urbaine existante, de façon à la fois valorisante et respectueuse de l'environnement, le cas échéant en faisant l'objet de contreparties dans une logique de restitution.
- La ville constitue le siège de patrimoines de toutes natures, culturels, historiques, industriels, à préserver et à valoriser au même titre que les ensembles naturels ruraux ou montagnards. Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il est impératif de **combiner une offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne**. Les Parcs Naturels de Chartreuse et du Vercors vivent en relation quotidienne et étroite avec la région urbaine et leurs chartes complètent le dispositif de planification territoriale. Ceci conduit par exemple à innover dans les liens entre agglomérations et massifs, pour leur accessibilité réciproque. **La DTA doit mettre plus en avant les synergies villes-massifs, en particulier avec les PNR qui s'insèrent entre les agglomérations, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

➤ **Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord.**

- En premier lieu, il est **indispensable pour l'agglomération et la Région Urbaine Grenobloise d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le Sillon Alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry** (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) **et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon Alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.**
- Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, **par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.** Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés. Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.

- **Les solutions d'aménagement de l'A 480, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, doivent être promues par l'État et indiquées explicitement dans la DTA.**

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

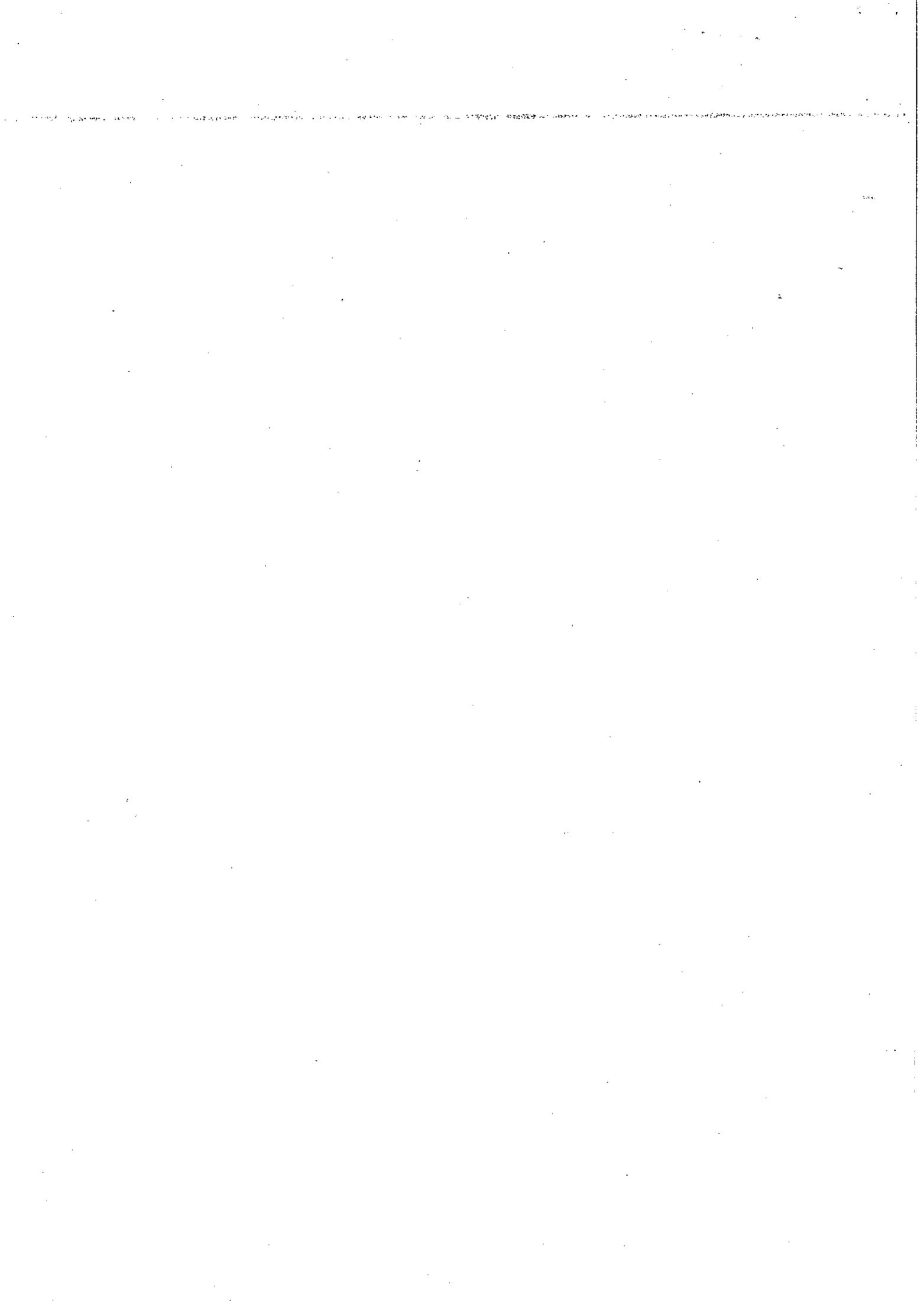
Les dispositions envisagées pour la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre dans le *chapitre 4* sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté.

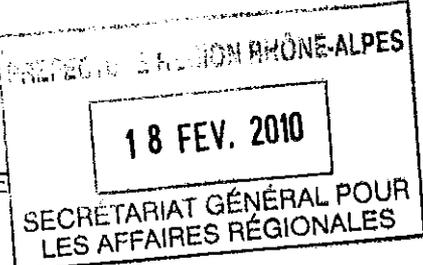
- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des volumes de développement assignés aux pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre, il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées**. L'inter SCOT et chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
- L'objectif de renforcement de la mixité des fonctions urbaines, avec des critères restreints d'implantation possible dans des zones d'activités dédiées, modifie l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux**, tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**
- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Établissement Public du SCOT de la Région Urbaine Grenobloise, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.
 - **démarche urbanisme – transports** avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC.

- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat - Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**

Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accès sociale, l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

- **L'enjeu foncier est insuffisamment souligné dans le volet gouvernance**, et il n'est pas mis en perspective partenariale et de complémentarité entre le rôle de l'État et celui des collectivités territoriales. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Établissement public foncier d'Etat pourrait également être envisagé.





Le Maire de Saint-Jean-de-Maurienne,

à

Pierre-Marie CHARVOZ
DEPUTE SUPPLEANT DE LA SAVOIE
VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DE LA SAVOIE
DELEGUE A L'EDUCATION, AUX SPORTS, A LA JEUNESSE ET A L'ANIMATION
CONSEILLER GENERAL DU CANTON DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE
MAIRE DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Préfecture
31 Rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
SECRETARIAT GENERAL

Le 12 février 2010

NOS REF. : PMC/NP

OBJET :
DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD

Affaire suivie par Monsieur le Maire

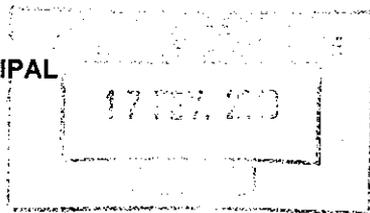
Monsieur le Préfet,

Vous avez sollicité l'avis de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne en tant que personne publique associée.

Je vous remercie de trouver en retour la délibération s'y rapportant ainsi qu'une motion concernant le caractère d'opposabilité de la DTA.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

Pierre-Marie CHARVOZ

COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL****Séance du 11 février 2010**

Le ONZE FEVRIER DEUX MILLE DIX, à 18 h 00, le conseil municipal s'est réuni, en mairie, sous la présidence de Monsieur Pierre-Marie CHARVOZ, Maire.

Membres présents : Pierre-Marie CHARVOZ, Jean-Paul MARGUERON, Marie-Paule GRANGE, Jean-François ROYER, Georges BARBON, Marie-Françoise STEIN, Jean-Marc GUILLEY, Dominique JACON, Béatrice PLAISANCE, Claudine ASSIER, Hafed BEJAOUI, Christine GIRARD, Patrick LESEURRE, Michèle PLISSET, Gaston FLAUDER, Pierre GROS, Cécile BALMAIN, Alban TRIVERO, Jeanine GIPPA, Frédérique ROULET, Philippe ROLLET, Ghislaine MOLLARET.

Membres absents : Françoise FONTAINE (procuration à Jean-François ROYER), Sandrine VILAR (procuration à Marie-Françoise STEIN), Rosalie PARDO (procuration à Marie-Paule GRANGE), Georges NAGI (procuration à Georges BARBON), Catherine RECROSIO (procuration à Michèle PLISSET), Karine MAGNIEN (procuration à Jeanine GIPPA), Daniel MEINDRE.

Secrétaire de séance : Pierre GROS

Date convocation : 5 février 2010

Conseillers en exercice : 29

Présents : 22

Votants : 28

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES DU NORD

Monsieur le Maire expose qu'au titre de l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme et à la demande par courrier de Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, la commune de Saint-Jean-de-Maurienne, en tant que Personne Publique Associée, doit émettre un avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Ce projet fait l'objet d'une consultation et à l'issue de cette consultation, le projet de directive accompagné du recueil de l'ensemble des avis des personnes publiques associées sera mis à l'enquête publique.

L'achèvement de la procédure devrait intervenir à l'été 2010 avec l'approbation de la directive par un décret pris en Conseil d'Etat. Ce projet est téléchargeable sur le site : www.dta-alpesdunord.fr

L'enjeu consiste principalement à s'assurer de l'équilibre nécessaire entre les différents zonages de la structuration du territoire des Alpes du Nord notamment sur le principe de polarisation (pôles majeurs, pôles complémentaires, pôles locaux), afin de garantir l'attractivité du territoire de Maurienne, d'en valoriser tous les atouts et de favoriser son développement.

Les pôles majeurs et complémentaires ont vocation à accueillir la majorité de la croissance de la population, ils structurent l'armature du sillon alpin et des principales vallées.

Les pôles locaux ont vocation à assurer la centralité des services au niveau du bassin de vie et de proximité. Saint-Jean-de-Maurienne étant classé pôle local, que se passe-t-il pour le territoire de Maurienne en terme de structuration et de perspectives de développement ?

N'y a-t-il pas incohérence au sein même du projet de la DTA entre le classement de Saint-Jean-de-Maurienne en pôle local et l'affirmation page 55 « *la liaison ferroviaire transalpine (LTF) constitue un projet majeur pour le territoire, notamment la Savoie et encore plus la Maurienne, compte tenu de l'ampleur et de la durée prévisible du chantier (une quinzaine d'années), le projet de LTF fait l'objet d'une procédure grand chantier* » auquel s'ajoute par ailleurs des projets d'ampleur relatifs aux perspectives de développement cohérent entre transport, tourisme et économie sur lesquels se situe aujourd'hui le territoire de Maurienne. En effet, le projet « nouvelle gare LTF », couplé au transport collectif par câble reliant Saint-Jean-de-Maurienne aux stations du quatrième domaine skiable de France, correspond parfaitement aux axes de développement de la DTA.

Le territoire de Maurienne constitue une vallée à part entière géographiquement située à l'écart de l'axe Grenoble/Chambéry/Annecy, dont le classement en pôle local risque d'enfreindre le développement.

Ce territoire, fort de ses atouts, cadre de vie, tourisme, accessibilité ferroviaire, routière, volet économique spécifique avec présence de centres de recherche d'envergure mondiale et fort de ses projets de développement, notamment avec l'impact du grand chantier Lyon Turin Ferroviaire, nécessite d'être qualifié en pôle complémentaire, comme c'est le cas pour Albertville, afin de garantir son équilibre et le bénéfice de toutes les mesures indispensables à l'accompagnement et au développement de la croissance économique et démographique nécessaire à la dynamique de la vallée.

Le Conseil, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- REFUSE le classement de Saint-Jean-de-Maurienne, en pôle local,
- DEMANDE le classement de Saint-Jean-de-Maurienne en pôle complémentaire.

Le Maire,

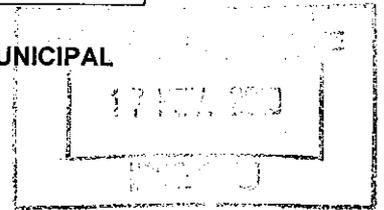
Pierre-Marie CHARVOZ



COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 11 février 2010



Le ONZE FEVRIER DEUX MILLE DIX, à 18 h 00, le conseil municipal s'est réuni, en mairie, sous la présidence de Monsieur Pierre-Marie CHARVOZ, Maire.

Membres présents : Pierre-Marie CHARVOZ, Jean-Paul MARGUERON, Marie-Paule GRANGE, Jean-François ROYER, Georges BARBON, Marie-Françoise STEIN, Jean-Marc GUILLEY, Dominique JACON, Béatrice PLAISANCE, Claudine ASSIER, Hafed BEJAOU, Christine GIRARD, Patrick LESEURRE, Michèle PLISSET, Gaston FLAUDER, Pierre GROS, Cécile BALMAIN, Alban TRIVERO, Jeanine GIPPA, Frédérique ROULET, Philippe ROLLET, Ghislaine MOLLARET.

Membres absents : Françoise FONTAINE (procuration à Jean-François ROYER), Sandrine VILAR (procuration à Marie-Françoise STEIN), Rosalie PARDO (procuration à Marie-Paule GRANGE), Georges NAGI (procuration à Georges BARBON), Catherine RECROSIO (procuration à Michèle PLISSET), Karine MAGNIEN (procuration à Jeanine GIPPA), Daniel MEINDRE.

Secrétaire de séance : Pierre GROS

Date convocation : 5 février 2010

Conseillers en exercice : 29

Présents : 22

Votants : 28

MOTION CONTRE LE CARACTÈRE OPPOSABLE DE LA DTA

Monsieur le Maire expose que les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) instituées par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement de territoires du 4 février 1995 sont inscrites dans le Code de l'urbanisme (article L111-1-1 et L121-1).

Les DTA fixent « les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ainsi que « les principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ».

Les DTA constituent un document de planification en urbanisme dont la vocation est de s'imposer au plan juridique à tous les documents d'urbanisme dits de rang inférieur tels que les Schémas de Cohérence et d'Organisation des Territoires (SCOT) et les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU).

Dans ce cadre, Monsieur le Maire rappelle que les lois SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains), et Urbanisme et habitat ont donné aux élus locaux un rôle principal et décisif dans l'élaboration des documents d'urbanisme et que le pouvoir des élus locaux est de plus en plus limité par des normes qu'ils ne contrôlent pas nécessairement. C'est pourquoi Monsieur le Maire propose que le Conseil municipal statue sur le caractère d'opposabilité de la DTA d'autant qu'actuellement un projet de loi portant engagement national pour l'environnement prévoit dans son article 5 la création de « Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable » (DTADD). Ces DTADD seraient non opposables directement aux documents d'urbanisme dits de rang inférieur, SCOT, PLU, leur conférant ainsi une plus grande souplesse contrairement aux DTA dont le contenu reste très normatif et complexe à mettre en œuvre car précisément directement opposables aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

Le Conseil, après en avoir délibéré, à la majorité (une abstention : Jeanine GIPPA),

- DÉNONCE le caractère opposable de la DTA.,
- RECONNAÎT le projet de Directive Territoriale d'Aménagement en tant que document de type « charte de référence » à forte valeur pédagogique,
- SE PRONONCE favorablement sur l'expérimentation dans les Alpes du Nord de cette nouvelle Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable.

Le Maire

Pierre-Marie CHARVOZ





EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL D'ANNECY-LE-VIEUX

Séance du 29 janvier 2010

Le 29 janvier 2010 à 20h00, le Conseil Municipal dûment convoqué le 22 janvier 2010, s'est réuni dans le Grand Salon de l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Monsieur Bernard ACCOYER, Député-Maire.

Conseillers en exercice : 33
Présents : 22
Représentés : 9
Absents : 1

Etaient présents :

Bernard ACCOYER, Guyllaine ALLANTAZ, Daniel VIRET, Françoise RAYOT, Serge HAZARD, Odile MAURIS, Yvon BOSSON, Françoise CACCIAPUOTI, Pascal BASSAN, Denise DANJOU, Alain PÏTTE, Dominique CRESSEND, Philippe DUPANLOUP, Bruno BASSO, Gilles CASTAGNETTI, Isabelle ASTRUZ, Jean-Michel JOLY, Amandine DE NANTES, Jean-Jacques PASQUIER, Eric SERVEL, Georges VERNAY, Guy GRANGER

Ont donné pouvoir:

Marc CATON pouvoir à Guyllaine ALLANTAZ, Véronique CANET pouvoir à Dominique CRESSEND, Karen BORNAGHI pouvoir à Bruno BASSO, Amel LAMNAOUER pouvoir à Françoise RAYOT, Caroline LEGER pouvoir à Bernard ACCOYER, Olivier MONNIOT pouvoir à Odile MAURIS, Pierre-Alain PASSERON pouvoir à Gilles CASTAGNETTI, Marie-Claude MISCIOSCIA pouvoir à Jean-Jacques PASQUIER, Florence MEYNIER pouvoir à Georges VERNAY

Excusés :

Jean-Luc RAUNICHER

Absents :

Nicole ANTHONIOZ

Secrétaire de Séance : Amandine DE NANTES

N° 10. 8

**Objet : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PROJET DE
DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES NORD**

N° 10. 8**OBJET : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES NORD**

Les Directives territoriales d'aménagement -DTA- (définies à l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme) sont des documents d'urbanisme élaborés sous la responsabilité de l'État en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes compétentes en matière d'aménagement. Elles sont approuvées par décret en Conseil d'État. Ciblées en fonction de grands objectifs sélectionnés pour leur enjeu, elles ne traitent que des questions pour lesquelles les outils de droit commun sont insuffisants. Leurs orientations prescriptives encadrent les documents d'urbanisme de rang inférieur qui doivent leur être compatibles.

A ce jour, sept Directives territoriales d'aménagement ont été retenues en France, dont celle des Alpes du Nord.

Le territoire des "Alpes du Nord" couvre les départements de la Savoie et de la 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. Le projet de DTA des Alpes du Nord est actuellement en phase de consultation des Personnes Publiques Associées et de consultation des Etats et régions voisins.

La ville d'Annecy-Le Vieux fait partie des Personnes Publiques associées, à ce titre, le Conseil Municipal est appelé en application de l'article L 111-1-1 du Code de l'Urbanisme, à émettre un avis sur le projet.

Les objectifs pour le développement durable des Alpes du Nord sont définis comme suit :

1. La maîtrise et l'organisation d'une croissance urbaine qui soit économe en consommation d'espace de Genève à Grenoble et dans les vallées. Cet objectif s'applique au développement urbain, aux activités économiques et aux infrastructures de transport.
2. La garantie du droit au logement par une offre diversifiée ouverte à tous
3. La préservation d'un système d'espaces naturels et agricoles et les ressources naturelles et patrimoniales
4. L'organisation de la poursuite du développement économique, la mobilisation autour des pôles de compétitivité suivants : le projet Grenoblois Minalogic, le projet Arve Industries Haute-Savoie Mont-Blanc, le pôle TEENERDIS (Energies Renouvelables Rhône-Alpes, Drôme, Isère, Savoie), le SPORALTEC (industrie de sports et loisirs)
5. La pérennisation du potentiel touristique du territoire à l'échelle du nord de l'Europe et un espace de loisir pour la population locale
6. La garantie d'un système de transport durable, pour les liaisons internes et internationales passant par :
 - le renforcement de l'accessibilité du sillon alpin et l'amélioration des communications internes,
 - la garantie du bon fonctionnement des systèmes de transport internationaux et la réalisation de la liaison ferroviaire transalpine,
 - la limitation de l'engorgement des vallées

Dès la fin de l'année 2008, la C2A et le Conseil Général de la Haute-Savoie ont adressé au Préfet plusieurs remarques sur l'avant projet transmis ; plusieurs observations ont été prises en compte mais il s'avère nécessaire de préciser la position de la ville en demandant la prise en compte des remarques suivantes :

1 - Infrastructures de transport et ferroviaires

Le Conseil Municipal de la ville d'Annecy-Le-Vieux demande :

- Que la D.T.A. Insiste sur la nécessité de favoriser les déplacements mode doux, y compris l'utilisation du « transport par câbles » pour les sites dont la fréquentation le justifie

- La modernisation de l'infrastructure ferroviaire Chambéry/Annecy/Genève soit complétée par une mise à deux voies.
- La réalisation du bouclage complet du contournement d'Annecy, avec un projet de transports en communs en site propres (en surface et en tunnel) tant vers le nord que vers le sud de l'agglomération.

2 - Développement économique

La D.T.A prévoit la possibilité de modifications dans le cadre des jeux olympiques de 2018.

Préalablement à cet événement exceptionnel, la D.T.A doit permettre aux stations de ski de prendre en compte les enjeux du développement durable afin de garantir des possibilités d'évolution en lien avec le marché de l'économie du tourisme et des loisirs en favorisant un accès en mode doux.

3 - Espaces proches du rivage

Le site Albigny Impérial doit être défini comme «secteur à enjeux permettant de développer des projets d'intérêt majeur qui seraient identifiés dans le S.C.O.T.

La délimitation des espaces proches du rivage dans l'agglomération d'Annecy (carte annexée au chapitre 4 du projet de D.T.A) devra être revue pour s'appuyer sur un axe routier existant qui est l'Avenue du Petit Port (RD N°909) et non pas la Rue Centrale (Cf le plan joint à la présente délibération).

Les dispositions de la D.T.A doivent permettre la réalisation d'équipements publics liés au tourisme d'affaires et de loisirs qui est une exigence majeure pour l'agglomération d'Annecy, qui comme l'ensemble de l'hexagone subit une désindustrialisation importante.

Sous ces réserves, il est proposé au Conseil Municipal :

- **D'EMETTRE** un avis favorable sur le projet D.T.A. Des Alpes du Nord, dans le cadre des dispositions de la Directive Territoriale d'Aménagement et du Développement Durable (D.T.A.D.D) prévues par le projet de Loi du Grenelle II,

Le Conseil Municipal, après avoir délibéré, adopte la présente délibération à l'unanimité.
2 abstentions. : Georges VERNAY, Florence MEYNIER

Délibération devenue exécutoire compte tenu de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :

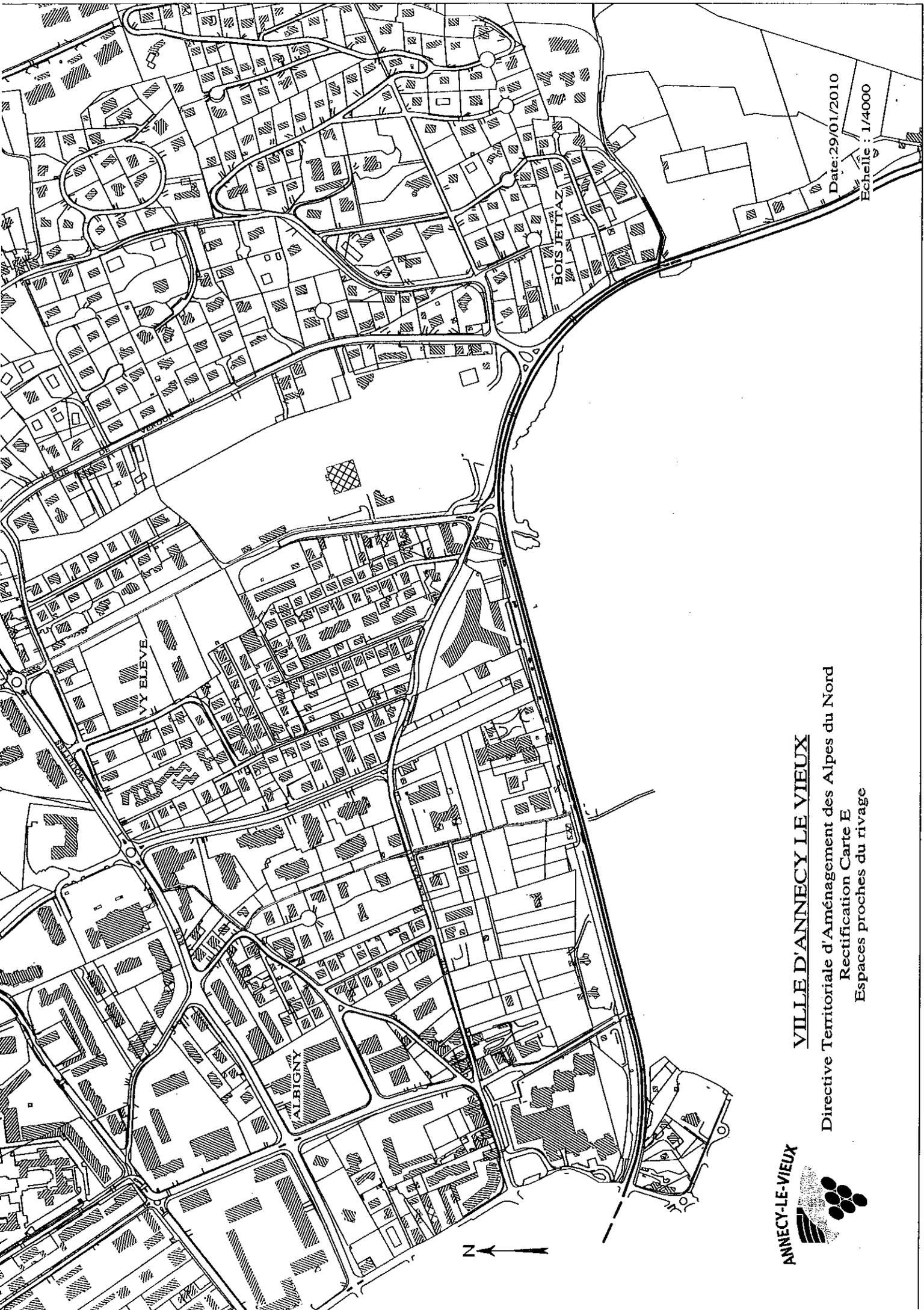
Pour le Député-Maire
et par délégation
Le Directeur Général des Services,

Marie-Liesse BASSET



Pour Extrait Conforme,
Pour le Député-Maire
et par délégation
Le Directeur Général des
Services,

Marie-Liesse BASSET



Date: 29/01/2010
Echelle : 1/4000

VILLE D'ANNECY LE VIEUX

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord
Rectification Carte E
Espaces proches du rivage





MAIRIE
DE LA
VILLE D'ANNECY
(HAUTE-SAVOIE)

EXTRAIT DU REGISTRE des délibérations du Conseil Municipal d'Annecy

SEANCE DU 1^{ER} FEVRIER DEUX MILLE DIX

L'An Deux Mille Dix, le premier du mois de Février, à 18 H 00, heure légale, le Conseil Municipal de la Ville d'ANNECY, dûment convoqué en séance officielle le 20 Janvier 2010, s'est réuni dans la Salle Consulaire de l'Hôtel de Ville, sous la présidence de M. RIGAUT, Maire.

Nombre de Conseillers en
exercice : 45

Présents et
représentés 45

Le compte-rendu de la présente
délibération a été affiché à la porte
de la Mairie.

Délibération exécutoire compte
tenu de la réception en Préfecture
le :
et de son affichage le : 08.02.2010

Pour le Maire et par délégation
Le Directeur Général des
Services
M. BOUCHOT

Etaient présents :

Mme PROVENT, MM. MUGNIER (à partir de la question 3, délibération n°2010-02), FABBIAN, Mme FIARD, M. ROSAIN, Mme BRASIER, M. SCAVINI, Mme MENAGER, MM. BANET, BILLET, Mme GONZOMASSOL, Maires-Adjoints.

M. BERNARD, Mmes TARPIN, BOURMAULT, Conseillers Délégués.

MM. LESIMPLE, AMOUDRY, CHAPPUIS, Mmes THEVENET, BALESTIER, FOSSORIER, ROTNIEMER, LOICHON, M. CARRE, Mme DAGOD, M. CHENU, Mme BERARD, M. CURIOS, Mme TRUSSARDI, MM. DJELEB, LE GOFF, JOURNET, HERRISSON, Mmes BALLALOU, ANDRE, M. DUPERTHUY, Mme MARTEAU, MM. DEGENNE, METRAL-BOFFOD, POLES, Conseillers Municipaux.

Avaient donné procuration :

MM. PUTHOD, MUGNIER (jusqu'à la question 2, délibération n°2010-01), Mmes DRUZ-AMOUDRY, CHOTIN, SAUCEY, M. JULES.

M. JOURNET, désigné par le Conseil, prend place au Bureau en qualité de Secrétaire.

- O B J E T -

2010-01 DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD -
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL D'ANNECY
- Rapport de M. le MAIRE -

Par mandat du 27 juillet 2007, le Gouvernement a chargé le Préfet de la Région Rhône-Alpes de conduire à son terme l'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord.

Les DTA prévues à l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme sont des documents fixant, sur certaines parties du territoire, 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. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Les DTA peuvent également préciser, pour les territoires concernés, les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral.

Les dispositions des DTA, en l'état du droit, s'imposent aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui doivent être compatibles avec celles-ci.

Le Gouvernement a ainsi indiqué le 27 juillet 2007, dans le mandat au Préfet pour l'élaboration de la DTA des Alpes du Nord : « le diagnostic et les objectifs généraux de la DTA seront ceux du Livre Blanc des Alpes du Nord approuvé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires du 6 mars 2006. Les orientations retenues auront valeur prescriptive et s'imposeront aux documents d'urbanisme de rang inférieur... ».

Le Code de l'Urbanisme stipule également que les projets de Directives doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées : régions, départements, communes, chefs-lieux d'arrondissement et communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme. Cet avis doit être remis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine. A défaut, l'avis est réputé favorable.

Le Conseil Municipal a donc été saisi à cet effet par le Préfet de Région. A l'issue de cette consultation, le projet de Directive, accompagné de l'évaluation environnementale stratégique et du recueil de l'ensemble des avis, sera mis à l'enquête publique.

L'achèvement de la procédure devrait intervenir à l'été 2010 avec l'approbation de la directive par un décret pris en Conseil d'Etat.

Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, document de plus de 100 pages, que les services du Préfet de Région ont publié sur le site internet www.dta-alpesdunord.fr s'articule en 4 chapitres :

Chapitre 1 : Diagnostic

- un territoire alpin inscrit dans son espace régional et européen, avec des liaisons et des coopérations à développer
- des paysages et des espaces naturels exceptionnels qui sont menacés
- le Sillon Alpin : une dynamique de développement multipolaire et une croissance à maîtriser
- une économie dynamique dans le Sillon Alpin face à des enjeux d'adaptation et de développement
- un secteur touristique puissant qui recèle des faiblesses
- des réseaux de transport stratégiques qui ont leurs limites
- un contexte institutionnel complexe
- conclusion du diagnostic

Chapitre 2 : Objectifs pour le développement durable des Alpes du Nord : une ambition métropolitaine dans un espace alpin préservé

- organiser la métropole du Sillon Alpin dans un espace multipolaire
- garantir le droit au logement par une offre diversifiée et accessible à tous
- préserver un système d'espaces naturels et agricoles et les ressources naturelles et patrimoniales
- organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité
- pérenniser le potentiel touristique
- garantir un système de transport durable pour les liaisons internes et internationales

Chapitre 3 : Orientations

- structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon Alpin et des vallées
- préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources
- promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement
- garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord

Chapitre 4 : Mesures d'accompagnement et recommandations

- la mise en œuvre de la DTA
- nécessité d'établir des gouvernances aux bonnes échelles
- améliorer la gestion des espaces naturels et agricoles
- des politiques foncières pour mieux maîtriser le développement, gérer l'espace et réguler les tensions.

Il est proposé au Conseil Municipal d'émettre un avis favorable aux principales orientations formulées que sont une urbanisation économe de l'espace, le développement des transports en commun, la préservation des espaces naturels.

Il souligne les points suivants qui mériteraient une meilleure prise en compte, voire une évolution dans la rédaction, ou sur la cartographie.

- 1) En termes d'infrastructures de transports, et notamment ferroviaire, il est demandé que soient clairement indiquées comme une priorité de la DTA la modernisation de l'axe Chambéry-Annecy-Genève avec la mise à deux voies de la ligne Aix/Annecy. De plus devraient être mentionnés la réalisation du bouclage du contournement d'Annecy, ainsi que le projet de transport en commun en site propre sur l'agglomération d'Annecy.
- 2) La candidature de la Ville d'Annecy aux JO d'hiver 2018 devrait être considérée prioritairement comme un projet constituant un rayonnement métropolitain qui aurait pour effet levier et accélérateur de favoriser la réalisation d'infrastructures de transports en commun, de logements et d'équipements publics. Cette candidature doit permettre également aux stations de ski de prendre en compte les enjeux de développement durable afin de garantir des possibilités d'évolution en lien avec le marché des loisirs, du sport et du tourisme, dans le respect des principes de la convention alpine.
- 3) La déclinaison cartographique de l'application de la loi Littoral pose un certain nombre de questions, voire est de nature à générer des difficultés dans sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux.

Cela concerne la délimitation de la notion d'espaces proches du rivage (article L146-4-II du Code de l'Urbanisme) dont la représentation n'est pas conforme avec la notion de visibilité, qu'elle soit appréciée de la rive ou de l'intérieur des terres. La continuité de ce trait dans les espaces naturels remarquables est, par ailleurs, source d'ambiguïté dans la mesure où la notion d'espaces proches du rivage ne concerne que les zones urbanisées.

Cela concerne également les principes des coupures d'urbanisation dont les emprises demeurent imprécises compte tenu du choix cartographique opéré (flèches) pour les indiquer.

Ainsi, le choix fait de cartographier les espaces proches du rivage et les coupures d'urbanisation, selon des principes et des critères du projet de DTA des Alpes du Nord (page 84), révèle pour le lac d'Annecy des contradictions dommageables, voire des dérogations significatives par rapport à ces mêmes principes et critères.

4) Il est également confirmé la volonté du Conseil Municipal de voir l'ensemble des territoires de la cluse du lac continuer à bénéficier des protections de la loi littoral et de refuser toutes démarches ou positions qui viendraient à les affaiblir.

Il est proposé au Conseil Municipal d'adopter cet avis.

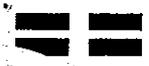
ADOPTÉE PAR 44 VOIX POUR
1 ABSTENTION (M. METRAL-BOFFOD)

AINSI DELIBERE - Ont signé au Registre le Maire et les Membres présents à la séance.

POUR EXTRAIT CONFORME
POUR LE MAIRE, ET PAR DELEGATION
LE DIRECTEUR GENERAL DES SERVICES
M. BOUCHOT

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Maire d'ANNECY dans le délai de deux mois à compter de son affichage ou de sa notification.

Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Grenoble (2 place Verdun, BP 1135, 38022 Grenoble cedex) dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date d'affichage, ou à compter de la réponse de la Ville d'ANNECY, si un recours gracieux a été préalablement déposé.



ANNEMASSE

Annemasse, le 22 janvier 2010

REÇU LE :

- 1 FEV. 2010

SECRETARIAT GENERAL POUR
LES AFFAIRES REGIONALES

PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES

29 JAN. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes
Secrétariat Général pour les Affaires
Régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

PAE1-2 - Urbanisme / Travaux / Espaces verts
 PAE1-2/ GB/270499
 Courrier arrivé n° 058331

Affaire suivie par : M. NGUYEN

Objet : Avis de la ville d'Annemasse sur le projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes,

Par courrier en date du 03 novembre 2009, vous avez sollicité la Ville d'Annemasse pour donner un avis sur le projet de la Directive Territoriale d'Aménagement citée en objet et je vous en remercie.

Les premiers éléments qui apparaissent lors de la lecture de ce document démontrent une approche territoriale qui cerne parfaitement les principaux enjeux et les problématiques de notre territoire, tant sur le plan des transports, des déplacements, de l'économie que de l'environnement.

Ce document représente un travail remarquable tant sur le fond que sur la forme. En effet, ce projet marque une connaissance approfondie de notre territoire, pourtant complexe, en analysant parfaitement les problématiques de notre territoire transfrontalier marqué par :

- des déplacements automobiles importants liés notamment à la proximité de Genève et au déficit en offre de transports publics,
- un marché foncier dispendieux qui perturbe l'offre aux Primo Accédant et en logements sociaux, tout en accentuant l'étalement urbain au détriment de la préservation des espaces naturels existants,
- le grignotage du tissu industriel qui, peu à peu, est remplacé par un tissu commercial surabondant,
- de nombreuses limites administratives imbriquées.

Plus particulièrement, ce projet de DTA des Alpes du Nord met en exergue des préoccupations fortes qui sont pleinement partagées par les engagements de la ville d'Annemasse. En effet, depuis de nombreuses années, la ville d'Annemasse a notamment :

- mis en place son Agenda 21,
- développé un bilan carbone,
- favorisé une politique de renouvellement urbain sur son centre-ville tout en dédensifiant les zones périphériques suite à la modification du zonage de son Plan Local d'Urbanisme,
- privilégié les constructions publiques respectant l'environnement,
- menée une politique de l'habitant privilégiant l'offre sociale,
- soutenu de manière intense le développement des transports en commun en appuyant des projets phares tels que le CEVA (liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse et sa continuité vers Evian), le tramway (prolongement de la ligne de tramway de la douane de Moëllesullaz au quartier du PERRIER à Annemasse), la réalisation d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service de Ville-la-grand à Annemasse) ou le développement du réseau de bus d'Annemasse-Agglomération.

Il est à noter que ce projet de DTA est en parfaite continuité avec le travail réalisé sur le SCoT d'Annemasse-Agglomération, approuvé le 28 novembre 2007.

Enfin, ce projet de DTA des Alpes du nord marque une étape importante en intégrant pleinement l'Agglomération Franco-Valdo-Genevoise et son rôle important dans la construction de notre territoire en partenariat avec la Suisse.

Quelques remarques subsistent cependant concernant la partie « Diagnostic » :

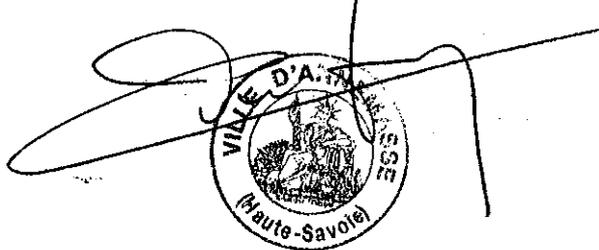
- La cartographie est peu lisible sur un format A4 et des zooms pourraient être matérialisés.
- **Page 22 :** concernant la demande de logements non satisfaite : la ville d'Annemasse possédait un taux de 25,62% de logements sociaux en 2009 (taux de logements sociaux au titre de l'article 55 de la loi SRU). Les efforts développés par la ville pour arriver à ce résultat sont très importants. De plus, il est à noter que la ville d'Annemasse vient de signer une convention avec l'ANRU portant notamment sur un programme de démolitions de 148 logements et la reconstruction de plus de 200 logements sur la période 2009-2013. Ce programme porte sur un montant total de travaux de 47 millions d'euros.
- **Page 42 :** la ville d'Annemasse porte avec Annemasse-Agglomération trois projets structurants en matière de transports en commun : le CEVA, le Tramway et le BHNS. Ces projets sont complémentaires et permettront une inter-modalité performante.
- **Annemasse valide les orientations proposées pour ce territoire de la page 50 :**
 - *Organiser la métropole du Sillon Alpin dans un espace multipolaire.*
 - *Garantir le droit au logement, par une offre diversifiée et accessible à tous.*
 - *Préserver un système d'espaces naturels et ruraux et les ressources naturelles et patrimoniales.*
 - *Organiser la poursuite du développement économique, et s'appuyer sur les pôles de compétitivité.*
 - *Pérenniser le potentiel touristique.*
 - *Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internationales.*

- **Annemasse valide les principes directeurs développés en page 61 des orientations :**
 - *Utilisation économe de l'espace et des ressources et urbanisation compacte avec des limites nettes vis-à-vis du paysage.*
 - *Coordination entre l'urbanisation et le développement du réseau de transport collectif.*
 - *Préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur de tourisme durable.*

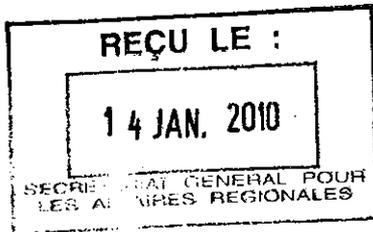
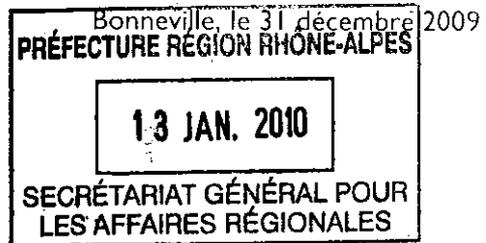
- Enfin, il est important de rectifier l'appellation "Genevois de Haute-Savoie", utilisée dans la partie orientation, en maintenant la désignation "Agglomération d'Annemasse et Saint-Julien" utilisée pour qualifier cet ensemble urbain dans les documents préalables.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, mes salutations les meilleures.

Le Maire,
Christian DUPESSEY



Copie : M. DE SMEDT



Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes
Secrétariat Général pour les affaires
régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

Votre interlocuteur : Sandrine de CHASTONAY
Directrice Générale des Services
Tél. : 04 50 25 22 20
Courriel : s.dechastonay@ville-bonneville.fr
Réf. : 2009/203/SDC/

Objet : Avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

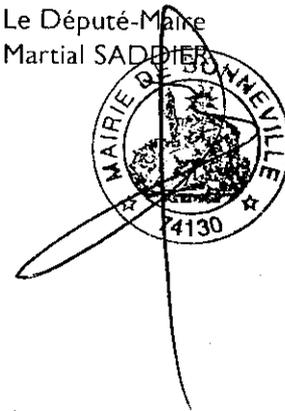
Monsieur le Préfet,

Par la présente, je vous informe que, lors de sa réunion du 18 décembre 2009, le Conseil Municipal a émis un avis favorable sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Je vous précise qu'à cette occasion, le Conseil Municipal a formulé un certain nombre d'observations et de remarques sur le projet (cf. délibération n°181.2009, ci-jointe).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Député-Maire
Martial SADDIER



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU 18 DECEMBRE 2009

OBJET : N°181.2009

**DIRECTIVE TERRITORIALE
D'AMENAGEMENT (DTA)
DES ALPES DU NORD -
AVIS DE LA COMMUNE**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice.....	33
Présents.....	26
Absents représentés	06
Absent.....	01

VOTES

POUR.....	32
CONTRE.....	0
ABSTENTION.....	0

L'an deux mil neuf, le 18 décembre à vingt heures trente, le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni dans la salle consulaire de la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Martial SADDIER, Maire.

PRESENTS :

Messieurs Lucien BOISIER, Morgan BONDON, Cyril BOUCLIER, Lucien BRONDEX, Philippe CANOVAS, Patrick CHATELLAIN, Bernard DUPANLOUP, Dominique FUSEAU, Pierre HUET, Roland POURRAZ, Jean-Marie ROLLI, Martial SADDIER, Claude SERVOZ, Laurent VIGOUROUX, Jean-Jacques VINUREL

Mesdames Gisèle BOURGOIS, Christelle BOUVERAT, Agnès DESPAUX, Amale EL BOUGRINI, Dominique JIMENEZ, Amélie JOURDAN, Patricia KUZMANOSKA, Fanny MEBROUK, Michèle NAGENRAUFT, Paulette PRATS, Nathalie ROGUET ;

ABSENTS REPRESENTES :

Madame Dominique ADOU adonné pouvoir à Monsieur Jean-Jacques VINUREL

Madame Véronique ANNONI a donné pouvoir à Monsieur Lucien BOISIER

Monsieur Pascal LANCE adonné pouvoir à Madame Michèle NAGENRAUFT

Monsieur Daniel NAVARRO a donné pouvoir à Madame Paulette PRATS

Madame Véronique PROKAK-BOUCLIER a donné pouvoir à Madame Amélie JOURDAN

Monsieur Stéphane VALLI a donné pouvoir à Monsieur Martial SADDIER

ABSENT :

Madame Laetitia TAVERNIER.

Madame Fanny MEBROUK a été désignée secrétaire de séance.

Vu l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme qui stipule que les projets de Directives Territoriales d'Aménagement doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées : régions, départements, communes chefs-lieux d'arrondissement et communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et comité de massif ;

Vu le SCOT Faucigny Glières arrêté le 03 décembre 2009 ;

Considérant le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, reçu le 10 novembre 2009 ;

Monsieur le Maire rappelle que :

- Les Directives territoriales d'aménagement (DTA) peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, 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. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des principales infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.
- Les Schémas de Cohérence territoriale doivent être compatibles avec les DTA approuvées, ainsi que les documents d'urbanisme locaux (POS, PLU, cartes communales).

Monsieur le Maire souligne que la DTA relève principalement, dans son diagnostic, une dynamique de croissance manifeste des Alpes du Nord au cours des 20 dernières années : 14 000 habitants et 5 400 emplois supplémentaires entre 1990 et 1999, puis près de + 8% de population de 1999 à 2006 alors que la région Rhône-Alpes n'enregistrait que 6.5%. Toutefois ces croissances ont été observées de manière plus prononcée dans les territoires périurbains ou à dominante rurale, consommant 700 m² urbanisés nouveaux pour chaque habitant ou emploi supplémentaire. Le genevois haut-savoie et la vallée de l'Arve sont identifiés parmi les secteurs soumis à plus forte pression, générant besoins en logements, déplacements, nuisances et risques au regard des ressources naturelles, agricoles et des respects des grands équilibres.

Monsieur le Maire indique que le diagnostic rappelle, également, le dynamisme de son activité touristique et économique, tous deux soumis à un contexte de mondialisation et de concurrence internationale, les limites du réseau de transports (ferroviaire, routier, autoroutier) actuel et l'accessibilité contrainte aux massifs.

Monsieur le Maire indique qu'il est également noté que, à échelle de la vallée de l'Arve et jusqu'aux massifs touristiques Est du département de la Haute-Savoie, seul le secteur de Bonneville est pourvu en matière de planification intercommunale (SCOT Faucigny Glières) pour s'organiser et construire des réseaux de solidarité capables de faire face à ces constats d'ordre économique, social et environnemental. La DTA souligne aussi que les démarches d'organisation métropolitaines (agglomération franco-valdo-genevoise – incluant désormais la CCFG) renforcent la cohérence interne du territoire et l'accompagne dans sa dynamique de structuration.

Les Alpes du Nord doivent anticiper la poursuite de la croissance, qui, si elle se poursuivait à rythme identique, conduirait à accueillir 120 000 habitants à horizon 2020 et pourrait menacer son attractivité et la durabilité de son développement.

Monsieur le Maire souligne que, face à ces constats et enjeux, qui se situent à une échelle plus lointaine que les SCOT et les PLU, l'Etat propose aux collectivités une stratégie d'aménagement afin d'aborder ces problématiques dans leur globalité : la DTA des Alpes du Nord souhaite fixer des principes pour garantir le respect des grands équilibres du développement durable, sur la base des grandes orientations suivantes (extrait synthétique), et avec lesquelles les SCOT (et les PLU en l'absence de SCOT) devront être compatibles :

- **Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées adjacentes**
 - pour accueillir la croissance démographique, organiser l'urbanisation en « pôles urbains majeurs » (destinés à accueillir la majorité de la croissance future de la population), « pôles complémentaires », et « territoires d'équilibre » (pôles locaux, bourgs et villages) et :
 - Décliner l'organisation en pôles d'équilibre (démographie, économie) à échelle des territoires intercommunaux
 - Retenir le principe d'économie de l'espace pour l'urbanisation résidentielle et les formes de bâti ; favoriser l'urbanisation en épaisseur
 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transport, en ce sens, organiser les projets urbains autour des points nodaux tels que les gares
 - Favoriser l'offre diversifiée de logement et développer des éco-quartiers
 - Maîtriser les formes de croissance urbaine par des coupures d'urbanisation.
 - Assurer les conditions du développement économique de ce territoire en structurant l'offre aux entreprises et en soutenant les pôles de compétitivité
 - Favoriser le développement économique dans la ville (rééquilibrage des emplois et des logements par une mixité des fonctions dans la ville)
 - Permettre l'extension des zones en extension et en continuité avec l'urbanisation existante, à échelle intercommunale et de préférence dans le cadre d'un SCOT
 - Assurer la protection des habitants contre les risques naturels, le risque d'inondation apparaissant comme la principale menace en raison des changements climatiques et :

- Localiser l'urbanisation dans des secteurs n'aggravant pas les risques ou les populations exposées
- Réduire la vulnérabilité des centres de secours et des activités nécessaires à la gestion des risques
- Les dispositions de gestion des eaux pluviales devront être prévues dans les PLU

Le secteur de Bonneville est identifié (sur le périmètre de son SCOT et de son intercommunalité) en qualité de « Pôle complémentaire » de la DTA au même titre que La Roche sur Foron et Cluses. Sur ce point, le Conseil Municipal exprime le souhait d'afficher une cohérence avec le chapitre 4 « Mesures d'accompagnement et recommandations » de la DTA qui préconise « *un principe de gouvernance (...), de planification et de solidarité aux bonnes échelles* » en sollicitant un complément rédactionnel : « *la moyenne vallée de l'Arve est structurée autour de ces 3 pôles complémentaires distincts, équilibrés, tant en terme de population que fiscalement* ».

Le Conseil Municipal souhaite, également, que soit confortée dans la DTA l'exclusivité de l'approche intercommunale et la fiscalité commune pour toute nouvelle zone industrielle.

• **Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources**

- Retenir un principe général de préservation et de valorisation des "corridors écologiques" et des zones humides
- Préserver au sein des PLU les zones agricoles stratégiques délimitées par les SCOT à leur échelle et :
 - Identifier, valoriser et protéger dans les PLU des espaces naturels et agricoles à l'intérieur du tissu urbain et périurbain
- Préserver les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine de montagne, et notamment le Môle, le plateau des Glières, le patrimoine de la résistance aux Glières, le Col de Leschaux.
- Préserver la ressource en eau et dimensionner les capacités d'accueil en fonction de sa disponibilité.

Le Conseil Municipal souhaite que la DTA puisse être garante de l'identification et de la préservation des trames vertes et bleues dans les documents d'urbanisme locaux, en complément des outils de protection réglementaire des espaces (ZNIEFF, zones humides, ...) afin d'assurer les bonnes conditions de la pérennité de la biodiversité (cf. loi Grenelle).

• **Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement**

Face aux défis des évolutions climatiques et des évolutions de la demande, inscrire l'urbanisation touristique dans une perspective de développement durable : mutation des équipements, économie d'espace et d'énergie, développement des transports collectifs, qualité de l'hébergement des populations saisonnières et permanentes...

Le Conseil Municipal sollicite un complément au titre des orientations de la DTA afin de permettre les extensions ou connexions entre domaines skiables (sous réserve, effectivement, des incidences notables sur l'environnement et les ressources naturelles) pour conforter le produit touristique, l'adapter aux évolutions, mais, également, pour positionner les Alpes du Nord en capacité d'accueillir de grands événements sportifs et/ou internationaux.

• **Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord**

- Préserver les conditions de réalisation des grands projets de l'Europe et de l'Etat, comme la Liaison Ferroviaire Transalpine et ses accès depuis le Sillon alpin, des projets routiers et ferroviaires d'accès au Sillon alpin et à l'agglomération franco-genevoise.
- Faire évoluer les politiques de transport vers des modes qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Optimiser les infrastructures existantes, limiter l'urbanisation aux abords des infrastructures routières, enfin favoriser les transports collectifs pour l'accès aux stations de montagne (ainsi que les transports collectifs par câble en desserte de massifs).

Monsieur le Maire précise que ces prescriptions s'appuieront sur de grands principes directeurs :

- Maîtrise et organisation d'une croissance urbaine qui soit économe en consommation d'espaces encourageant l'urbanisation compacte avec des limites nettes vis-à-vis des espaces naturels et la nécessité de « refaire la ville sur la ville »
- Lutte contre les conurbations et les colmatages d'urbanisation en fond de vallée
- coordination entre urbanisation et développement d'un réseau structurant de transport collectif
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable et de l'attractivité du territoire.

Le Conseil Municipal souscrit aux mesures d'accompagnement et recommandations décrites au chapitre 4 de la DTA « pour répondre au mieux aux objectifs identifiés dans la DTA et mettre en œuvre efficacement les orientations qu'elle contient, il est essentiel que les acteurs institutionnels développent des réflexions, des solidarités et des projets communes aux échelles fonctionnelles les plus pertinentes » ; en ce sens, la garantie du développement équilibré et durable du sillon alpin doit s'appuyer sur des intercommunalités de projet solidaires.

Monsieur le Maire souligne que les diagnostics et enjeux présentés dans la DTA témoignent d'analyses similaires avec le SCOT Faucigny-Glières arrêté le 03 décembre 2009 en termes d'évolutions du territoire, de développement de l'urbanisation, de la consommation foncière, de la nécessité de préserver les corridors biologiques majeurs. Aussi, le Conseil Municipal émet un avis favorable aux orientations proposées dans le cadre de la DTA visant à organiser une stratégie d'aménagement durable à l'échelle des Alpes du Nord et apportera sa contribution par l'apport des différentes remarques exprimées ci-avant.

Monsieur le Maire précise que le Conseil communautaire de la CCFG a émis un avis favorable aux orientations proposées dans le cadre de la DTA visant à organiser une stratégie d'aménagement durable à l'échelle des Alpes du Nord.

Monsieur le Maire précise, en ce qui concerne la compatibilité du SCOT Faucigny Glières avec les orientations de cette future DTA (qui doit être soumise à enquête publique pour être approuvée), que le SCOT a intégré l'ensemble des orientations générales chemin faisant, car les 2 démarches ont été conduites en simultané. A titre d'exemple, en matière de développement territorial, la CCFG appartient à la catégorie des « pôles complémentaires » qui doivent être aptes à accueillir 20% de la croissance démographique du territoire de la DTA, soit près de 3 000 logements par an (dont 25% de logements sociaux au moins en pourcentage des constructions annuelles à venir). Ces orientations ont été prises en considération dans le SCOT et dans le PLH au même titre que les principes de respect des grands équilibres énoncés ci-dessus.

LE CONSEIL MUNICIPAL, APRES EN AVOIR DELIBERE :

- **ÉMET** (à l'unanimité) un avis favorable sur la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord.
- **AUTORISE** (à l'unanimité) Monsieur le Maire, ou son représentant légal, à transmettre les remarques formulées par le Conseil Municipal à Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes.

AUTORISE (à l'unanimité) Monsieur le Maire, ou son représentant légal, à signer tout document afférent

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Pour copie conforme,
Le Maire,
Martial SADDIER

Délibération certifiée
exécutoire par le Maire
compte tenu de sa réception
en Sous-Préfecture le
et de sa publication le

29 DEC 2009
27 DEC 2009



MAIRIE

Boîte Postale 517
74203 THONON-LES-BAINS
Cedex
Haute-Savoie

Tél. 04 50 70 69 68
Fax 04 50 70 69 54

Direction de l'Aménagement Urbain
& des Services Techniques

☎ 04 50 70 69 90

☎ 04 50 70 69 27

✉ b-jouneau@ville-thonon.fr

BJ/FT - S6 091115 – *Recommandé AR*

Affaire suivie par Bertrand Jouneau

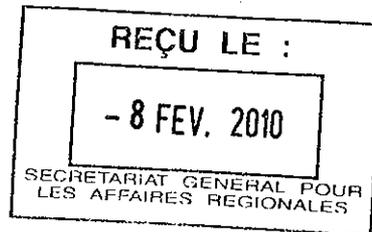
Vos réf : 76/09 VC

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Thonon-les-Bains, le 4 février 2010

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la Région Rhône Alpes
31 rue Mazenod
69426 LYON Cédex 03

*A l'attention de Mme Anne GUILLABERT
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales*



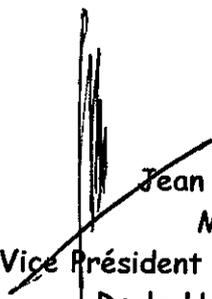
Objet : Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Je vous fais parvenir, sous ce pli, dûment visée par la Sous-Préfecture, les délibérations faisant apparaître les observations de la Commune de Thonon les Bains sur le projet de Directive d'Aménagement Alpes du Nord.

Je vous en souhaite bonne réception,

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées.


Jean DENAIS
Maire
Vice Président du Conseil Général
De la Haute-Savoie

PJ : 2 délibérations

Adresser la correspondance impersonnellement à Monsieur le Maire de THONON-LES-BAINS

Papier 100 % recyclé - Progrès vers l'éco-citoyenneté



MAIRIE DE THONON-LES-BAINS

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de THONON-LES-BAINS

Séance du 27 janvier 2010.

L'an deux mille dix, le vingt-sept janvier à vingt heures, le Conseil Municipal, convoqué par lettre à domicile le vingt et un janvier deux mille dix, s'est réuni à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean DENAIS, Maire de la Ville.

Etaient présents MM. Les Conseillers Municipaux :

M. Jean DENAIS, M. Didier BUQUIN, M. Charles RIERA, Mme Patricia FAVRE-VICTOIRE, M. Gilles CAIROLI, Mme Michèle CHEVALLIER, Mme Chantal CHAMBAT, Mme Astrid BAUD-ROCHE, M. Lucien VULLIEZ, Mme Edith GALLAY-BRUNET, M. Michel PITTET, Mme Marie-Martine DICK, M. Claude DETRAZ, Mme Joëlle BOUCHIER, M. François PRADELLE, Mme Elisabeth BONDAZ, Mme Chantal DARCO, M. Jean-Claude DRUART, Mme Marie-Christine DESPREZ, M. Laurent GRABKOWIAK, Mme Jacqueline SIROUET, Mme Evelyne GARÇON, M. Jean-Paul GERARD, M. Georges CONSTANTIN, Mme Christiane ALBERTINI-PINGET, Mme Virginie JOST-MARIOT, M. Paul LORIDANT, Mme Brigitte BAPT-DUFRESNE, M. Christophe ARMINJON, Mme Jocelyne RAYMOND, M. Stéphane GANTIN, Mme Annie PREVAND, Mme Isabel CONCEICAO-TOMAZ.

Absents excusés :

M. Antonio FERNANDES, Mme Edith LANVERS, M. Guy HAENEL, M. Jean-Paul MOILLE, M. Didier CHESSEL, M. Cédric DALIBARD.

Les membres dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix pouvoir écrit de voter, en leur nom, par application des dispositions de l'article L. 2121-20 de la Loi n° 96-142 du 21 février 1996 relative à la partie législative du Code Général des Collectivités Territoriales :

NOMS DES MANDANTS	A	NOMS DES MANDATAIRES
M. Antonio FERNANDES	à	M. Charles RIERA
Mme Edith LANVERS	à	Mme Chantal CHAMBAT
M. Guy HAENEL	à	M. Michel PITTET
M. Jean-Paul MOILLE	à	Mme Christiane ALBERTINI-PINGET
M. Cédric DALIBARD	à	M. Christophe ARMINJON

Le Conseil a nommé secrétaire de séance Monsieur PRADELLE.

Le compte rendu de la séance est affiché par extraits à la porte de la Mairie le trois février deux mille dix.

- 27 JANVIER 2010 -

DGAST
09
2010-01-27

URBANISME

Vœu sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord

Madame BAUD-ROCHE, Maire Adjointe chargée Développement économique, expose :

Dans l'ensemble, la nouvelle rédaction de la DTA a pris en compte plusieurs observations que nous avons émises :

- l'urbanisation devra être localisée en priorité dans des secteurs desservis par des transports en commun ou susceptibles de l'être ;
- les transports lacustres sur le Léman sont évoqués ;
- les coupures d'urbanisation ont été redéfinies ;
- la liaison routière A40 – THONON-LES-BAINS est actée ;
- les projets ferroviaires ont bien été pris en compte notamment la modernisation des différentes branches de l'Etoile d'ANNEMASSE vers THONON / EVIAN.

Néanmoins, certaines observations n'ont pas été intégrées et méritent d'être réaffirmées :

- La ville de Thonon les Bains demande que soit mentionné le doublement des voies ferroviaires pour les tronçons ANNEMASSE et THONON.
- La ville de Thonon les Bains demande à ce que la liaison routière sud-lémanique THONON LES BAINS/ SAINT GINGOLPH soit mentionnée et intégrée à la liste des priorités évoquées page 90 du document.
- La ville de Thonon les Bains suggère d'optimiser le travail qui a été mené jusqu'à maintenant pour adopter une Directive Territoriale d'Aménagement Développement Durable (DTADD), conformément aux évolutions législatives en cours.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal approuve, à l'unanimité, ces observations.

Pour copie conforme,
déposé en Sous-Préfecture, le **03 FEV. 2010**

Certifié exécutoire,
après publication ou notification

Le Maire,

Jean DENAIS.



Pour le Maire et par délégation
Le Directeur chargé
de l'Administration Générale

- 27 JANVIER 2010 -

DGAST
08
2010-01-27

URBANISME

Projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord - Avis de la Commune

Monsieur le Maire expose :

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,
VU le Code de l'urbanisme et notamment son articles L.111-1-1,
VU le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord reçu du
Préfet de Région le 9 novembre 2009,

L'Etat poursuit depuis plus de 10 ans le projet d'établir une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) sur les Alpes du Nord afin d'assurer, selon les enjeux dont il a la charge, la prise en compte des grands équilibres à trouver entre la préservation d'un environnement naturel exceptionnel mais fragile et le nécessaire développement économique de ces territoires. Malgré l'importance du périmètre concerné (4 départements concernés, 923 communes couvertes), le diagnostic effectué dans le projet de DTA et les orientations proposées sont très synthétiques.

Par ailleurs, l'Etat a fait le choix de préciser dans cette DTA, ainsi que la loi le lui permet, certaines modalités d'application des lois « Montagne » et « Littoral ». Sur ces aspects plus localisés dont le second concerne directement la commune de Thonon les Bains, les prescriptions du projet de DTA sont ainsi plus précises et plus détaillées.

A l'issue de différentes consultations informelles, le projet de DTA a été ajusté et il est aujourd'hui officiellement soumis, pour avis, aux collectivités territoriales compétentes, dont la commune de Thonon les Bains.

Ce projet de DTA doit également donner lieu prochainement à une enquête publique auprès de l'ensemble des populations concernées.

Il s'agit d'un document d'urbanisme d'importance puisqu'il impose aux Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT), dont celui du Chablais en cours d'élaboration, un rapport de compatibilité avec les prescriptions qu'il édicte. Les SCOT doivent ensuite assurer le même rapport de compatibilité vis à vis des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Ce projet de DTA a été présenté en commission d'urbanisme du 8 janvier 2010.

S'agissant de la commune de Thonon les Bains qui a pleinement participé aux échanges organisés par l'Etat, trois points sont à souligner :

- afin de lutter contre l'étalement urbain, le projet de DTA assigne des objectifs de croissance démographique aux documents d'urbanisme des communes selon qu'elles sont répertoriées comme « pôles urbains majeurs », « pôles



MAIRIE DE THONON-LES-BAINS

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de THONON-LES-BAINS

Séance du 27 janvier 2010.

L'an deux mille dix, le vingt-sept janvier à vingt heures, le Conseil Municipal, convoqué par lettre à domicile le vingt et un janvier deux mille dix, s'est réuni à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean DENAIS, Maire de la Ville.

Etaient présents MM. Les Conseillers Municipaux :

M. Jean DENAIS, M. Didier BUQUIN, M. Charles RIERA, Mme Patricia FAVRE-VICTOIRE, M. Gilles CAIROLI, Mme Michèle CHEVALLIER, Mme Chantal CHAMBAT, Mme Astrid BAUD-ROCHE, M. Lucien VULLIEZ, Mme Edith GALLAY-BRUNET, M. Michel PITTET, Mme Marie-Martine DICK, M. Claude DETRAZ, Mme Joëlle BOUCHIER, M. François PRADELLE, Mme Elisabeth BONDAZ, Mme Chantal DARCO, M. Jean-Claude DRUART, Mme Marie-Christine DESPREZ, M. Laurent GRABKOWIAK, Mme Jacqueline SIROUET, Mme Evelyne GARÇON, M. Jean-Paul GERARD, M. Georges CONSTANTIN, Mme Christiane ALBERTINI-PINGET, Mme Virginie JOST-MARIOT, M. Paul LORIDANT, Mme Brigitte BAPT-DUFRESNE, M. Christophe ARMINJON, Mme Jocelyne RAYMOND, M. Stéphane GANTIN, Mme Annie PREVAND, Mme Isabel CONCEICAO-TOMAZ.

Absents excusés :

M. Antonio FERNANDES, Mme Edith LANVERS, M. Guy HAENEL, M. Jean-Paul MOILLE, M. Didier CHESSEL, M. Cédric DALIBARD.

Les membres dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix pouvoir écrit de voter, en leur nom, par application des dispositions de l'article L. 2121-20 de la Loi n° 96-142 du 21 février 1996 relative à la partie législative du Code Général des Collectivités Territoriales :

NOMS DES MANDANTS	A	NOMS DES MANDATAIRES
M. Antonio FERNANDES	à	M. Charles RIERA
Mme Edith LANVERS	à	Mme Chantal CHAMBAT
M. Guy HAENEL	à	M. Michel PITTET
M. Jean-Paul MOILLE	à	Mme Christiane ALBERTINI-PINGET
M. Cédric DALIBARD	à	M. Christophe ARMINJON

Le Conseil a nommé secrétaire de séance Monsieur PRADELLE.

Le compte rendu de la séance est affiché par extraits à la porte de la Mairie le trois février deux mille dix.

complémentaires » ou « pôles locaux ». L'objectif partagé consiste à limiter la croissance des pôles locaux au profit des pôles urbains majeurs et des pôles complémentaires (dont le pôle Thonon-Evian). Toutefois, la DTA n'indique pas clairement et précisément les taux de croissance démographique de référence pour les années à venir, de sorte qu'il n'est pas possible, à la lecture du document, de déterminer concrètement comment les SCOT puis les PLU devront s'y conformer. Cette imprécision va rendre l'application de la DTA délicate au risque de fragiliser juridiquement l'examen du rapport de compatibilité des documents d'urbanisme de rang inférieur (SCOT et PLU) ;

- la DTA prévoit que les communes des pôles complémentaires, dont Thonon les Bains et Evian les Bains, devront à l'avenir réaliser au moins 25% de logements sociaux parmi l'ensemble des constructions neuves dont elles autoriseront l'édification, cependant ce taux n'est que de 20% pour les communes plus petites classées comme pôles locaux, alors qu' à l'heure actuelle on constate un taux dans le Chablais de 8% hors Thonon les Bains et seulement 6 % hors Evian les Bains et Thonon les Bains. Considérant d'une part que la seule commune de Thonon les Bains accueille déjà sur son territoire plus de la moitié de l'ensemble des logements sociaux du Chablais et qu'elle respecte d'autre part l'obligation issue de l'article 55 de la loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 de présenter plus de 20% de logements sociaux, il semblerait plus opportun que les efforts à accomplir dans ce domaine se traduisent plutôt par un rééquilibrage des territoires en examinant les conséquences des évolutions démographiques du pôle franco-genevois ;
- l'Etat a ajusté sa lecture de la loi Littoral à celle de la Commune en ce qui concerne la délimitation des espaces proches du rivage et des coupures d'urbanisation. Ainsi le secteur entre Montjoux et le domaine de Corzent n'est plus considéré comme une coupure d'urbanisation, bien qu'il soit toujours et de manière légitime ponctué d'espaces remarquables ;

Compte tenu de ces éléments, il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- **EMETTRE un avis favorable** au projet de Directive Territoriale d'Aménagement avec les réserves suivantes :
 - . que les perspectives démographiques de référence pour les années à venir soient clairement précisées, le cas échéant par territoire, afin d'assurer l'engagement effectif de l'Etat à lutter contre l'étalement urbain et d'éviter les incertitudes juridiques futures dans le rapport de compatibilité entre la DTA et les documents d'urbanisme locaux ;
 - . que les objectifs assignés aux « pôles complémentaires » en matière de création de logements sociaux soient en stricte adéquation avec l'objectif fixé par l'article 55 de la loi de solidarité et de renouvellement urbain du 13 décembre 2000.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal autorise, à l'unanimité, les propositions présentées.

Pour copie conforme,
déposé en Sous-Préfecture, le... **03 FEV. 2010**

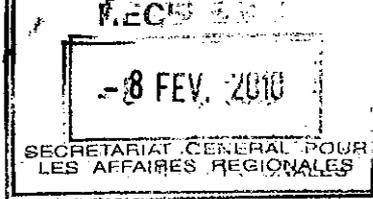
Le Maire,
Jean DENAIS.

Certifié exécutoire,
après publication ou notification

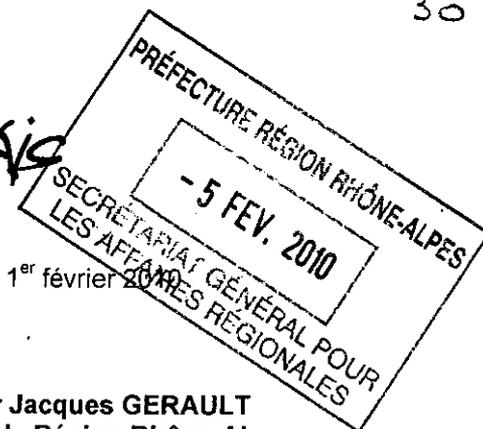


Pour le Maire et par délégation
Le Directeur chargé
de l'Administration Générale





PAYS VOIRONNAIS



Voiron, le 1^{er} février 2010

D-TRANSP-2010000544

Jean-Paul BRET

Président de la Communauté
d'Agglomération du Pays Voironnais

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la Région Rhône Alpes
Préfet du Rhône

A l'attention de Madame Anne GUILLABERT
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31 rue Mazenod
69 426 LYON Cedex 03

Objet : Avis sur la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Ref : Service Aménagement-Politiques contractuelles
Tel : 04 76 32 74 47 Fax : 04 76 32 74 42
Céline LUCAS : celine.lucas@paysvoironnais.com

Monsieur le Préfet de Région,

La Communauté d'agglomération du Pays Voironnais a reçu pour avis, le 9 novembre 2009, le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

J'ai l'honneur de vous transmettre par la présente l'avis remis par le Pays Voironnais sur ce document, par délibération en date du 26 janvier 2010.

Le Pays Voironnais et la ville de Voiron ont souhaité s'associer pour rendre l'avis que vous trouverez ci-joint afin de souligner certains enjeux spécifiques à notre territoire. Ces éléments complémentaires sont apportés au regard des principes énoncés dans le Schéma de secteur du Pays Voironnais ainsi qu'à la faveur des discussions actuellement en cours pour l'élaboration du SCOT de la Région Urbaine Grenobloise.

Par ailleurs, comme cela fut le cas en 2008 lors de la phase de concertation préalable, le Pays Voironnais s'est associé aux collectivités de la Région Urbaine Grenobloise pour élaborer un avis commun que vous trouverez en annexe de notre délibération.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'expression de ma respectueuse considération.

Jean Paul BRET

Délibération. : 10-017

Extrait du registre des délibérations

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais s'est réuni le **26 janvier 2010** sous la présidence de Monsieur Jean-Paul BRET, en suite de la convocation en date du **19 janvier 2010**.

Nombre de conseillers en exercice : 88

Présents : BALLY Jean-Luc, BARBIERI Jérôme, BARTHEL Valérie, BAZUS Charles, BEAUCHAMP Roland, BERTHET Maurice, BERTHET Patrick, BESSON Roland, BOSMENT François, BOURGEAT Bernadette, BRET Jean-Paul, BUISSON Serge, CHARLETY Nicolas, CHENEVAS PAULE Jean Louis représenté par GODARD Laurent, CHOLAT Patrick, CLEYET-MAREL Thierry, DESPIERRE CORPORON Maurice, DEZEMPTÉ Alain représenté par BOULANGER Evelyne, DHERBEYS Jean-Yves, DI NOLA Alain, DOS SANTOS Gilbert représenté par ARNAULT Jean Christophe, DUCHAMP Jean, FAIVRE-PIERRET René-Xavier, FALCHIER Danièle, FAVIER Anne, FERRATO Adriano, FINET Olivier, FRANCO Antoine, FRIOT NEUBERT Marie-Sophie, GASSAUD Bernard, GAU Bernard, GAU Philippe, GAUJOUR Jean-François, GERVASI Arlette, GIROUD-CAPET Alain, GRAMBIN Roland, GRILLON Raymond, GROS-BALTHAZARD Bernard, GROS-BALTHAZARD Roger, GUILMEAU Guy, GUINET Alain, GUTTIN Christine, JACOLIN Gérard, JACQUIER Christian, JOURDÉ Bernard, LEGRAND Bernard, LEVEQUE Jean-Christophe, MARTIN François, MARTINETTO Alain, MENU Michel représenté par MARMONNIER Yves, MOLLIÉRE-SABET Marcel, MOLLIÉRE Denis, MORANTON Véronique, MOTTE Alyne, MOTTE-DUPONT Anne, MOTTET Ivan, MOUNIER Michelle, PEROT Christiane, PERRIN Armand, PERRIN-COCON Roland, PHILIP René, QUEYRON Catherine, RATEAU Yvonne représentée par GALLIEN GUEDY Patrick, REVIL Roland, RIONDET Thérèse, ROULET Jean-Pierre, ROYBON Jean-Louis, SARTE Christian, SIMONET Gérard représenté par PEROTTO Christine, VIALLE Renée.

Absents ou excusés : BERTET Lucien, BERTHIER Eric, FERRAND Laure, FREULON Didier, JOURAVEL Daniel, MENONI Cédric, PARREL Dominique, PELLERIN Nicole, PETTI Françoise, ROBERT Jean-Jacques, SIRAND-PUGNET Marie-Madeleine, SOULARD Joël.

Pouvoirs : BADY Michel donne pouvoir à LEGRAND Bernard, BERGER Michel à BARTHEL Valérie, BOUFFARD-ROUPE Georges à RIONDET Thérèse, CUDET Michel à BAZUS Charles, MARRON Maurice à DHERBEYS Jean-Yves, MERCATELLO Jacques à SARTE Christian

Secrétaire de séance : Christiane PEROT

Rapporteur : Bernard LEGRAND, Vice Président du pôle Aménagement - Transports

Objet : Avis sur la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

I - Rappel du contexte

La Directive Territoriale d'Aménagement - DTA est un document d'orientation élaboré par l'Etat, piloté par la Préfecture de Région via le Secrétariat Général aux Affaires Régionales - SGAR.

Il fixe les grandes orientations stratégiques et projets d'aménagement portés par l'Etat pour le territoire couvert par la DTA.

Une fois approuvée, cette DTA s'imposera aux SCOTs et Schémas de secteur qui devront être compatibles avec ses orientations (cartes annexe N°2).

L'élaboration de la DTA des Alpes du Nord engagée en mai 2000 aboutit aujourd'hui à un projet qui doit être validé courant du premier semestre 2010.

Au regard d'un certain nombre de constats et d'évolutions prévisibles, l'Etat, via la DTA, alerte sur les grands objectifs en matière d'équipement, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et définit les orientations qui en résultent afin de contribuer à inscrire ce territoire dans une dynamique de développement durable.

Le contenu de la DTA, est organisé autour de 4 chapitres :

- les deux premiers sont constitués du diagnostic et des objectifs du « Livre Blanc des Alpes du Nord » actualisé,
- le troisième comporte les orientations à valeurs prescriptives qui s'imposent aux documents d'urbanisme de rang inférieur,
- le dernier présente les mesures d'accompagnement et les recommandations.

II- Proposition d'avis sur le projet de DTA

Le Pays Voironnais, en tant qu'EPCI compétent en matière d'aménagement de l'espace, et la ville de Voiron, en tant que commune de plus de 20 000 habitants, sont sollicités pour remettre un avis en tant que personnes publiques associées sur le projet de DTA.

Les principales collectivités de la Région Urbaine Grenobloise ont souhaité, comme en 2008, lors de la phase de concertation préalable, réaliser un avis commun à la DTA. Le Pays Voironnais propose de s'associer à cet avis commun joint en annexe n°1.

Au-delà de cet avis commun, le Pays Voironnais et la ville de Voiron formulent un avis complémentaire afin d'insister sur certains aspects spécifiques à leur territoire. Cet avis concerne les orientations proposées dans la DTA ainsi que des précisions à apporter aux éléments de diagnostic.

Ces éléments complémentaires sont apportés au regard des principes énoncés dans le Schéma de secteur du Pays Voironnais ainsi qu'à la faveur des discussions actuellement en cours pour l'élaboration du SCOT de la Région Urbaine Grenobloise.

Le Pays Voironnais et la ville de Voiron se réjouissent de la reconnaissance du statut de pôle complémentaire conféré à Voiron et son agglomération à l'échelle du territoire de la DTA. Cela conforte le statut de pôle d'équilibre reconnu au Pays Voironnais au sein de la RUG dans le cadre du SCOT.

Le Pays Voironnais et la Ville ne doutent pas que l'Etat saura appliquer ces orientations vertueuses, qui reconnaissent à Voiron un statut de pôle complémentaire, en mettant un point d'arrêt à la politique de fermeture d'antennes de services publics relevant de sa compétence, que Voiron a subi ces dernières années.

Ils escomptent également que l'Etat saura, en conséquence, appuyer les efforts du Pays Voironnais pour conforter sa ville centre et ses pôles secondaires (Voreppe, Moirans, Tullins, Rives), en cohérence avec le projet de territoire du Voironnais.

A ce titre, ils rappellent la nécessaire prise en compte de plusieurs éléments et réalisations incontournables :

- S'agissant des orientations et dispositions de la DTA :

Concernant l'organisation de cet espace multipolaire, comme mentionné dans l'avis commun, les territoires connaissent des différences d'intensité de développement. Les objectifs d'accueil de population sont donc à envisager au regard des capacités de développement soutenables pour les territoires. A cet effet, des propositions sont actuellement travaillées dans le cadre de l'élaboration du SCOT pour un nombre annuel moyen de création de logements par territoire, le Pays Voironnais ayant un rôle particulier à jouer au sein de la RUG au regard de son statut.

En matière d'infrastructures ferroviaires, la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire grenobloise doit permettre une meilleure organisation du transit à l'échelle du sillon alpin.

Cette modernisation doit nécessairement prendre en compte la réalisation de la « voie nouvelle du voironnais » comme mentionné dans l'avis commun, afin d'organiser le désenclavement de l'agglomération Grenobloise.

D'autre part, afin de poursuivre l'amélioration des dessertes d'enjeux de région urbaine, il est important de faire mention de l'arrêté préfectoral qui définit un périmètre de projet en vue de la réalisation d'études, par Réseau Ferré de France, pour le doublement de la voie entre Moirans et Grenoble.

Enfin, la réalisation de pôles d'échanges multimodaux doit se poursuivre, et en particulier ceux de Voiron et Moirans, qui représentent des enjeux particuliers à l'échelle de la RUG.

- S'agissant du diagnostic de la DTA :

Le Pays Voironnais compte un site Natura 2000 « Marais du Val d'Ainan » ainsi qu'un nouvel arrêté de biotope « marais de Saint Aupre » depuis le courant de l'année 2009, ces éléments nouveaux pourront être pris en compte dans la cartographie page 13.

D'autre part, concernant le volet agricole, c'est l'ensemble du territoire du Pays Voironnais qui est concerné par l'appellation « espaces productifs sous influence urbaine et périurbaine » et non la seule partie sud du territoire. En effet, le Pays Voironnais développe le mode de production en circuit court et la filière « bio », notamment sur le nord du territoire très favorable à l'élevage et la production laitière. Ces compléments d'information pourront être traduits dans les cartographies pages 25 et 78.

Enfin, à la croisée de la gestion des espaces et du développement économique, l'Appellation d'Origine Contrôlée « Bois de Chartreuse », en cours de constitution, mérite d'être citée car exemplaire et unique.

Après examen en commission Aménagement - Transport du 16 décembre, il est proposé aux membres du Conseil Communautaire d'approuver l'avis conjoint « Pays Voironnais - Voiron » ainsi que l'avis commun « collectivités de la RUG » joint en annexe°1.

La présente délibération est adoptée :

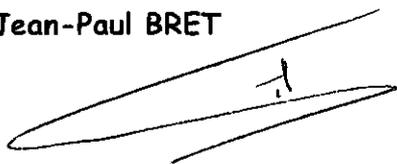
Pour : 57 voix

Oppositions : 7 voix

Abstentions : 12 voix

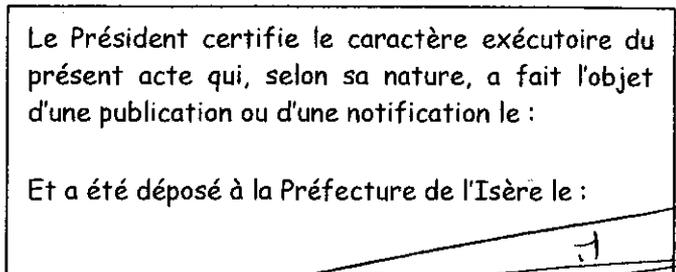
Le Président,

Jean-Paul BRET



Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte qui, selon sa nature, a fait l'objet d'une publication ou d'une notification le :

Et a été déposé à la Préfecture de l'Isère le :



ANNEXE N°1

DTA des Alpes du Nord Consultation des Personnes publiques associées Socle d'avis commun au Préfet de Région

Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole - Communauté d'agglomération du Pays Voironnais – Établissement Public du SCoT de la Région Urbaine de Grenoble – Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise - Communes de Grenoble, Echirolles, Saint Martin d'Hères et Fontaine

Préambule

La consultation des personnes publiques associées marque l'aboutissement d'un processus initié par l'État depuis une dizaine d'années à l'échelle des Alpes du Nord qui concerne la plus forte concentration urbaine en cœur de massifs dans l'arc alpin transfrontalier et, au plan du tourisme et des loisirs, constitue la première destination neige en Europe.

Le dynamisme de cet espace attractif, de grande qualité et sensibilité en terme de cadre de vie, d'environnement et d'exposition au changement climatique, en fait un espace fragile qui appelle une évolution forte des modalités du développement.

Ce projet de DTA fait suite au « livre blanc des Alpes du Nord », approuvé de façon contemporaine à l'agrément des pôles de compétitivité qui reconnaît la contribution du Sillon Alpin au dynamisme national et de Rhône-Alpes, et également à l'engagement de la démarche de coopération métropolitaine à laquelle a contribué le Sillon alpin.

Les composantes iséroises des Alpes du Nord se fédèrent pour l'essentiel dans le périmètre du SCoT de la région urbaine de Grenoble, aujourd'hui rejoint par le Trièves et dont l'approbation suivra de peu l'aboutissement de la DTA.

Ces éléments de convergence, dans l'espace et dans le temps, conduisent les personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble à promouvoir un volet commun s'intégrant à leurs avis respectifs dans le cadre de la consultation engagée par l'État.

Plusieurs dimensions récentes du dynamisme métropolitain local relevant du soutien apporté par l'État méritent d'être intégrées aux éléments du diagnostic et à la déclinaison des objectifs de la DTA (chapitres 1 et 2), notamment pour éclairer les enjeux de rayonnement international et les effets d'entraînement de l'agglomération et région urbaine grenobloise dans la structuration métropolitaine de Rhône-Alpes, en synergie avec les autres agglomérations, et du fait même des Alpes du Nord dans leur contexte européen transfrontalier :

- Constitution en 2009 du Pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche (PRES) « Université de Grenoble »,
- Agrément du projet « Grenoble université de l'Innovation » (GUI), parmi les 10 campus promus par l'État dans une logique d'attractivité et lisibilité mondiales,
- Désignation de l'agglomération grenobloise parmi les 13 lauréats de l'appel à projets « Ecocité » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEDDM), au titre du projet « Presqu'île » de Grenoble et plus globalement de l'organisation multipolaire des centralités de son agglomération,
- Obtention du label « SCOT du Grenelle de l'Environnement » par le SCOT de la région urbaine de Grenoble.

Les orientations et dispositions du projet de DTA (*chapitre 3*) reposent sur trois principes directeurs transversaux

- utilisation économe de l'espace et des ressources, urbanisation compacte avec des coupures nettes vis à vis des paysages.
- coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport en commun.
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Ces orientations sont à dimension prescriptive, opposables aux documents d'urbanisme locaux. **Les composantes iséroises, de la région urbaine grenobloise consultées sont attachées à l'aboutissement de la DTA dans le cadre de ce caractère d'opposabilité qui a présidé à son initialisation.**

Les composantes iséroises et de la région urbaine de Grenoble adhèrent à ces principes communs ainsi qu'aux principales orientations :

- la structuration multipolaire de l'armature urbaine des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées.
 - la préservation et valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales
 - la promotion d'un tourisme alpin respectueux de l'environnement
 - la nécessité de garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord,
- et notent que les spécificités respectives des enjeux urbains et ruraux sont pris en compte de façon satisfaisante.

Néanmoins, ces orientations appellent quelques compléments ou inflexions, tout particulièrement pour éclairer les perspectives de mise en œuvre :

Structuration multipolaire :

- La polarisation hiérarchisée du développement entre **pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre** (incluant les pôles locaux, bourgs et villages), doit tenir compte des dynamiques et solidarités territoriales (souvent à l'échelle des SCoT ou d'inter SCoT et chartes de PNR), rendant ces composantes complémentaires. Ces ensembles territoriaux sont soumis à des **différences d'intensité de développement** au sein du Sillon alpin, ce qui nécessite une répartition adaptée et concertée des volumes de développement assignés à chacune des quatre agglomérations, identifiées comme pôles urbains majeurs, ainsi qu'entre les pôles complémentaires, dotés de quotas globaux. Sinon, les volumes de développement démographique que le projet de DTA assigne aux polarités de la région urbaine grenobloise sont difficilement atteignables. **Il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit dans ses principes dans le chapitre des orientations**, puis précisé dans le chapitre relatif à la gouvernance.
- Par ailleurs, **la DTA ne peut se limiter à organiser les modalités de la croissance quantitative**. Elle doit développer les **dimensions qualitatives** en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain attractif au regard des attentes des populations. Ceci suppose une **stratégie collective et les moyens d'action correspondants** de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.
- Le volet accueil des activités semble trop peu développé dans cette vision d'ensemble de la polarisation du développement. **L'une des originalités des sites d'excellence des Alpes du Nord est d'intégrer les composantes universitaires et de recherche, à la fois fondamentale et appliquée, aux activités économiques et services aux entreprises.** L'inscription plus urbaine, l'élargissement de la mixité et la mise en synergie de ces sites constituent des priorités pour l'atteinte des objectifs de la DTA.

Préservation valorisation des espaces naturels et ruraux, des ressources et patrimoines, évolution vers un tourisme durable.

- Les enjeux particuliers des Alpes du Nord justifient un chapitre d'orientations et prescriptions, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ». **L'agriculture de proximité**, la trame verte et bleue irriguent l'urbain et le relie aux espaces de plaine, coteaux et massifs. **Leur renforcement et mise en synergie avec l'urbain sont essentiels pour l'urbain-même et à l'adaptation de ce dernier au changement climatique.**
- La DTA distingue les espaces d'intérêt majeur, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides. Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes sont pertinentes. Néanmoins, **il ne peut être envisagé de « sanctuariser » de façon systématique**, en leur conférant de fait une portée réglementaire, **toutes les Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF)** qui, pour quelques unes, sont parfaitement intégrables à la mixité urbaine existante, de façon à la fois valorisante et respectueuse de l'environnement, le cas échéant en faisant l'objet de contreparties dans une logique de restitution.
- La ville constitue le siège de patrimoines de toutes natures, culturels, historiques, industriels, à préserver et à valoriser au même titre que les ensembles naturels ruraux ou montagnards. Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il est impératif de **combiner une offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne**. Les Parcs Naturels de Chartreuse et du Vercors vivent en relation quotidienne et étroite avec la région urbaine et leurs chartes complètent le dispositif de planification territoriale. Ceci conduit par exemple à innover dans les liens entre agglomérations et massifs, pour leur accessibilité réciproque. **La DTA doit mettre plus en avant les synergies villes-massifs, en particulier avec les PNR qui s'insèrent entre les agglomérations, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord.

- En premier lieu, il est **indispensable pour l'agglomération et la région urbaine de Grenoble d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.**
- Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, **par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.** Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés. Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.
- Les solutions d'aménagement de l'A 480 avec son augmentation de capacité sur l'emprise existante, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, doivent être promues par l'État et indiquées explicitement dans la DTA.

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

Les dispositions envisagées pour la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre dans le chapitre 4 sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté.

- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des volumes de développement assignés aux pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre, il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées**. L'interSCOT et chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
- L'objectif de renforcement de la mixité des fonctions urbaines, avec des critères restreints d'implantation possible dans des zones d'activités dédiées, modifie l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux**, tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**
- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération, Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Etablissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.
 - **démarche urbanisme – transports** avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC.
- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat-Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**

Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

- **L'enjeu foncier est insuffisamment souligné dans le volet gouvernance**, et il n'est pas mis en perspective partenariale et de complémentarité entre le rôle de l'État et celui des collectivités territoriales. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Etablissement public foncier d'Etat pourrait également être envisagé.



REÇU LE :
- 3 MARS 2010SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

GRENOBLE - ALPES

MÉTROPOLE

Direction Prospective
Stratégie et Aménagement métropolitain

002498

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la Région Rhône-Alpes
106, rue Pierre Corneille
69003 LYON

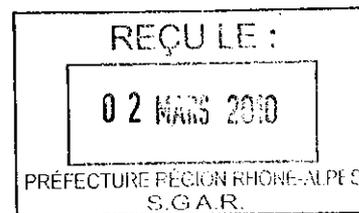
Grenoble, le 26 FEV. 2010

Dossier suivi par : Isabelle DUNOD
tél. 04.76.59.57.68

N/Réf. : ID/6U0LT1678

V/Réf. : 76/09 VC

Affaire suivie par : Anne GUILLABERT

Objet : Avis sur projet DTA Alpes du Nord

Monsieur le Préfet de Région,

Par courrier en date du 3 février 2010, relatif à la consultation des personnes publiques associées à l'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, le Président de la Métro vous a transmis préalablement le projet d'avis de Grenoble Alpes Métropole dans l'attente du Conseil de communauté du 12 février 2010.

Veillez trouver, ci-joint, la délibération adoptée en Conseil de communauté le 12 février 2010 exprimant l'avis de la Métro sur le projet de DTA des Alpes du Nord.

Cet avis est globalement favorable, il propose un ensemble d'améliorations marquant plus complètement le dynamisme et le rayonnement international de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise. Il définit également plusieurs ajustements et quelques compléments visant à préciser et faciliter la mise en œuvre de cette DTA.

Le Conseil de communauté a exprimé le souhait que l'ensemble de ces éléments soit pris en compte dans le projet final de DTA des Alpes du Nord et, en prolongement, que sa mise en œuvre soit organisée dans un cadre durablement concerté.

Je vous remercie d'inscrire les propositions correspondantes dans la rédaction finale de la DTA et vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de mes sentiments distingués.

Le directeur général des services,

Serge DARMON

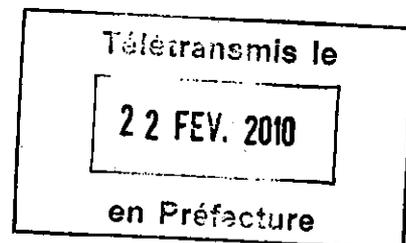
P.J. : Délibération du 12 février 2010 relative à la DTA Alpes du Nord

LE FORUM - 3, RUE MALAKOFF 38031 GRENOBLE CEDEX 01 TEL. 04 76 59 59 59 FAX 04 76 42 33 43

CLAIX, CORENC, DOMENE, ECHIROLLES, EYBENS, FONTAINE, LE FONTANIL-CORNILLON, GIERES, GRENOBLE, LE GUA, MEYLAN, MURIANETTE, NOYAREY, POISAT, LE PONT-DE-CLAIX, SAINT-EGREVE, SAINT-MARTIN-D'HERES, SAINT-MARTIN-LE-VINOUX, SAINT-PAUL-DE-VARCES, SASSENAGE, SEYSSINET-PARISSET, SEYSSINS, LA TRONCHE, VARCES-ALLIERES-ET-RISSET, VENON, VEUREY-VOROIZE, VIF



GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE



Extrait du registre des délibérations du conseil de communauté

Séance du 12 février 2010

Le douze février deux mil dix à 16 heures, le Conseil de Grenoble Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Didier MIGAUD, Député - Maire de Seyssins, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : 73

Votants (présents et représentés) : 71

PRESENTS

Délégués titulaires :

Claix : LCHAT - **Corenc** : VICARIO, JOIRE - **Domène** : SAVIN, COEUR - **Echirolles** : SULLI, TASCA, SIMARD, BLACHE - **Eybens** : BAIETTO, LOPPE - **Fontaine** : CONTRERAS, GRASSET - **Le Fontanil Cornillon** : DUPONT-FERRIER - **Gières** : ISSINDOU - **Grenoble** : FIORASO, Eric GRASSET, BARACETTI, CHIRON, DJELLAL, PERRIER, BACHIR-CHERIF, MOTTE, BLANC-TAILLEUR, VUAILLAT, CHAMUSSY, KUNTZ - **Le Gua** : MAYOUSSIER, AMPHOUX - **Meylan** : GUIGUET - **Murianette** : MOULIN, JULIOT - **Noyarey** : Denis ROUX, CUSTOT - **Poisat** : UHRY, BOUHET - **Le Pont de Claix** : FERRARI, TOSCANO - **Saint Egrève** : KAMOWSKI, BOISSET - **Saint Martin d'Hères** : PROBY, SEMANAZ - **Saint Martin Le Vinoux** : MAGNIN - **Saint Paul de Varcès** : DIAZ, GADUEL - **Seyssinet-Pariset** : BOMBINO - **Seyssins** : MIGAUD, BAFFERT - **La Tronche** : BERTRAND-POUGNAND, YTOURNEL - **Varces Allières et Risset** : BELLET, CRISTINI - **Venon** : GERBIER - **Veurey-Voroize** : JULLIEN, LETEXIER - **VIF** : MOUREY.

Délégués suppléants :

Claix : ROUSSET - **Grenoble** : PILAUD - **Saint Martin d'Hères** : MEITE - **Vif** : GENET.

ABSENTS AYANT DONNÉ POUVOIR

Fontaine : BOULARD pouvoir à CONTRERAS ; **Le Fontanil Cornillon** : DURAND pouvoir à DUPONT-FERRIER ; **Gières** : BONNIN-DESSARTS pouvoir à ISSINDOU ; **Grenoble** : DE LONGEVIALLE pouvoir à BARACETTI, DESTOT pouvoir à CHIRON ; **Meylan** : TARDY pouvoir à GUIGUET ; **Saint Martin d'Hères** : ARIAS pouvoir à PROBY ; **Sassenage** : COIGNE pouvoir à BELLET (Varces Allières et Risset) ; FILIPPI pouvoir à CRISTINI (Varces Allières et Risset) ; **Seyssinet-Pariset** : REPELLIN pouvoir à BOMBINO ; **Venon** : ODDON pouvoir à GERBIER.

ABSENTS

Grenoble : VOIR - **Saint Martin le Vinoux** : OLLIVIER.

Mesdames Eléonore PERRIER et Magali CRISTINI ont été nommées secrétaires de séance.

OBJET : INTERCOMMUNALITE : Avis de la Métro sur le projet de DTA Alpes du Nord dans le cadre de la consultation officielle des personnes publiques associées par le Préfet de Région.

Rapporteur : Michel ISSINDOU

Mesdames, Messieurs,

Les directives territoriales d'aménagement (DTA) constituent un outil de planification mis en place par l'État lorsque d'importants enjeux de développement s'attachent à des territoires d'exception particulièrement sensibles en terme d'environnement. Elles sont opposables aux documents d'urbanisme locaux (SCOT, et PLU en leur absence). Six DTA sont abouties sur les sept initialement prescrites : Alpes Maritimes, Bassins miniers Nord Lorrains, Estuaire de la Loire et Estuaire de la Seine, Bouches du Rhône et Aire métropolitaine lyonnaise.

La DTA des Alpes du Nord couvre un territoire de près de 1 000 communes, comprenant la totalité des départements de Haute-Savoie et de Savoie, l'Isère sauf le Nord Isère (couvert pour partie par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise déjà approuvée) et le Vercors drômois. Elle concerne la plus forte concentration urbaine en cœur de massifs dans l'arc alpin transfrontalier et, au plan du tourisme et des loisirs, constitue la première destination neige en Europe. Le dynamisme de cet espace attractif, de grande qualité et sensibilité en terme de cadre de vie, d'environnement et d'exposition au changement climatique, en fait un espace fragile qui appelle une évolution forte des modalités du développement.

La DTA Alpes du Nord, élaborée en concertation avec les principales collectivités, est en phase de consultation officielle des personnes publiques associées pour 3 mois depuis novembre 2009. L'enquête publique se tiendra courant 2010 et débouchera ensuite sur un décret d'approbation de la DTA pris en Conseil d'État.

Ce projet de DTA fait suite au « livre blanc des Alpes du Nord », approuvé en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) en 2006, de façon contemporaine à l'agrément des pôles de compétitivité qui reconnaît la contribution du Sillon Alpin au dynamisme national et de Rhône-Alpes, et également à l'engagement de la démarche de coopération métropolitaine à laquelle a contribué le Sillon alpin.

Afin d'élaborer une base commune d'avis la plus large possible, la Métro s'est rapprochée des autres collectivités de l'agglomération et région urbaine grenobloise : les quatre communes de l'agglomération de plus de 20 000 habitants consultées directement : Grenoble, Saint-Martin-d'Hères, Échirolles et Fontaine, ainsi que la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, l'Établissement Public du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Urbaine de Grenoble, le Syndicat Mixte des Transports en Commun.

Ces composantes se fédèrent dans le périmètre du SCOT de la région urbaine de Grenoble, aujourd'hui rejoint par le Trièves et dont l'approbation suivra de peu l'aboutissement de la DTA.

Ces éléments de convergence, dans l'espace et dans le temps, ont conduit les personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble, ci dessus désignées, à promouvoir un volet commun s'intégrant à leurs avis respectifs dans le cadre de la consultation engagée par l'État.

A – Avis commun :

Plusieurs dimensions récentes du dynamisme métropolitain local, relevant du soutien apporté par l'État, méritent d'être intégrées aux éléments du diagnostic et à la déclinaison des objectifs de la DTA (*chapitres 1 et 2*), notamment pour éclairer les enjeux de rayonnement international et les effets d'entraînement de l'agglomération et région urbaine grenobloise dans la structuration métropolitaine de Rhône-Alpes, en synergie avec les autres agglomérations, et du fait même au sein des Alpes du Nord dans leur contexte européen transfrontalier :

- Constitution en 2009 du Pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche (PRES) « Université de Grenoble »,
- Agrément du projet « Grenoble université de l'Innovation » (GUI), parmi les 10 campus promus par l'État dans une logique d'attractivité et lisibilité mondiales,
- Désignation de l'agglomération grenobloise parmi les 13 lauréats de l'appel à projets « Ecocité » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEDDM), au titre du projet « Presqu'île » de Grenoble et plus globalement de l'organisation multipolaire des centralités de son agglomération,
- Obtention du label « SCOT du Grenelle de l'Environnement » par le SCOT de la région urbaine de Grenoble.

Les composantes iséroises, de la région urbaine grenobloise consultées sont favorables aux grands principes d'aménagement et attachées à l'aboutissement de la DTA.

Les orientations et dispositions du projet de DTA (*chapitre 3*) reposent sur trois principes directeurs transversaux

- utilisation économe de l'espace et des ressources, urbanisation compacte avec des coupures nettes vis à vis des paysages.
- coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport en commun.
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Les composantes iséroises et de la région urbaine de Grenoble adhèrent à ces principes communs ainsi qu'aux principales orientations :

- la structuration multipolaire de l'armature urbaine des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées.
- la préservation et valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales
- la promotion d'un tourisme alpin respectueux de l'environnement
- la nécessité de garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord,

et notent que les spécificités respectives des enjeux urbains et ruraux sont pris en compte de façon satisfaisante.

Néanmoins, ces orientations appellent quelques compléments ou inflexions, tout particulièrement pour éclairer les perspectives de mise en œuvre :

Structuration multipolaire :

- La polarisation hiérarchisée du développement entre **pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre** (incluant les pôles locaux, bourgs et villages), doit tenir compte des dynamiques et solidarités territoriales (souvent à l'échelle des SCOT ou d'inter SCOT et chartes de PNR), rendant ces composantes complémentaires. Ces ensembles territoriaux sont soumis à des **différences d'intensité de développement** au sein du Sillon alpin, ce qui nécessite une répartition adaptée et concertée des volumes de développement assignés à chacune des quatre agglomérations, identifiées comme pôles urbains majeurs, ainsi qu'entre les pôles complémentaires, dotés de quotas globaux. Sinon, les volumes de développement démographique que le projet de DTA assigne aux polarités de la région urbaine grenobloise sont difficilement atteignables. **Il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit dans ses principes dans le chapitre des orientations**, puis précisé dans le chapitre relatif à la gouvernance.
- Par ailleurs, **la DTA ne peut se limiter à organiser les modalités de la croissance quantitative**. Elle doit développer les **dimensions qualitatives** en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain attractif au regard des attentes des

populations. Ceci suppose une **stratégie collective et les moyens d'action correspondants** de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.

- Le volet accueil des activités semble trop peu développé dans cette vision d'ensemble de la polarisation du développement. **L'une des originalités des sites d'excellence des Alpes du Nord est d'intégrer les composantes universitaires et de recherche, à la fois fondamentale et appliquée, aux activités économiques et services aux entreprises. L'inscription plus urbaine, l'élargissement de la mixité et la mise en synergie de ces sites constituent des priorités pour l'atteinte des objectifs de la DTA.**

Préservation valorisation des espaces naturels et ruraux, des ressources et patrimoines, évolution vers un tourisme durable.

- Les enjeux particuliers des Alpes du Nord justifient un chapitre d'orientations et prescriptions, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ». L'agriculture de proximité, la trame verte et bleue irriguent l'urbain et le relie aux espaces de plaine, coteaux et massifs. **Leur renforcement et mise en synergie avec l'urbain sont essentiels pour l'urbain-même et à l'adaptation de ce dernier au changement climatique.**
- La DTA distingue les espaces d'intérêt majeur, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides. Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes sont pertinentes. Néanmoins, **il ne peut être envisagé de « sanctuariser » de façon systématique**, en leur conférant de fait une portée réglementaire, **toutes les Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF)** qui, pour quelques unes, sont parfaitement intégrables à la mixité urbaine existante, de façon à la fois valorisante et respectueuse de l'environnement, le cas échéant en faisant l'objet de contreparties dans une logique de restitution.
- La ville constitue le siège de patrimoines de toutes natures, culturels, historiques, industriels, à préserver et à valoriser au même titre que les ensembles naturels ruraux ou montagnards. Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il est impératif de **combiner une offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne**. Les Parcs Naturels de Chartreuse et du Vercors vivent en relation quotidienne et étroite avec la région urbaine et leurs chartes complètent le dispositif de planification territoriale. Ceci conduit par exemple à innover dans les liens entre agglomérations et massifs, pour leur accessibilité réciproque. **La DTA doit mettre plus en avant les synergies villes-massifs, en particulier avec les PNR qui s'insèrent entre les agglomérations, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord.

- En premier lieu, il est **indispensable pour l'agglomération et la région urbaine de Grenoble d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) nécessitant une amélioration de la ligne ferroviaire et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.**

- Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.

Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés.

Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.

- L'aménagement de l'autoroute A 480 et le déclassement de l'A 48 à l'entrée de Grenoble doivent être considérés comme prioritaires, en visant l'aménagement de l'A480 sur l'emprise existante, de la fourche avec l'A 48 à l'échangeur du Rondeau, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, en respectant les principes des autoroutes apaisées conjuguant capacité de trafic et respect des zones urbanisées traversées.

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien du périmètre d'étude d'une « tangentielle Nord Sud » traversant l'agglomération grenobloise, instauré en juin 2005 par arrêté préfectoral, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA. Ce projet va à l'encontre des orientations du Grenelle de l'Environnement.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État. Dans le secteur de confluence Drac Isère, l'amélioration des échanges avec l'A 480 doit desservir l'ensemble des polarités riveraines.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

Les dispositions envisagées pour la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre dans le chapitre 4 sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté.

- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des volumes de développement assignés aux pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre, il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées**. L'interSCOT et chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
- L'objectif de renforcement de la mixité des fonctions urbaines, avec des critères restreints d'implantation possible dans des zones d'activités dédiées, modifie l'économie urbaine. Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux, tant du

point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**

- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération, Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Établissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.
 - **démarche urbanisme – transports** avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC.
- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat-Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**

Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

- Dans le volet gouvernance, **l'enjeu foncier est insuffisamment souligné et mis en perspective partenariale** entre le rôle de l'État et celui des collectivités territoriales. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Établissement public foncier d'État pourrait également être envisagé.

B – Éléments d'avis complémentaires spécifiques à la Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole :

Les principaux enjeux et objectifs du « projet de coopération métropolitaine à l'échelle du Sillon alpin » dont Grenoble Alpes Métropole constitua l'ensemblier initial, sont repris dans le projet de DTA. Il est souhaitable que celle-ci acte plus complètement l'effet d'entraînement et le rayonnement international de l'agglomération et région urbaine grenobloise, en complémentarité avec les agglomérations de Lyon et Genève.

Ceci nécessite une accessibilité améliorée avec notamment, l'aboutissement de la modernisation de l'armature ferroviaire reliant les villes du Sillon alpin de Valence à Genève et un effort

substantiel d'amélioration et d'intégration urbaine des grandes infrastructures, en particulier la couverture partielle de la rocade sud et l'aménagement de l'A 480 à 2x2 voies + une voie collectrice, entre la bifurcation avec l'A48 et l'échangeur du Rondeau.

L'ambition particulière de démarche d'« Ecocité », dans laquelle s'engage l'agglomération grenobloise, seule agglomération de Rhône-Alpes retenue parmi les lauréats de l'appel à projets du MEEDM, invite à imaginer des dispositifs novateurs pour concrétiser les objectifs d'intensification urbaine, mixité urbaine renouvelée liant habitat, économie d'excellence et traditionnelle. Les trois polarités, espaces relais du développement de l'agglomération doivent constituer les lieux d'impulsion démonstrateurs de cette Ecocité irriguée par des transports innovants à partir de pôles multimodaux, au service d'un aménagement durable de l'agglomération, de la préservation de l'environnement et de la biodiversité.

Ces objectifs s'inscrivent pleinement dans ceux de la DTA et l'État est invité à soutenir fortement à travers l'ensemble de ses actions et programmes, cette démarche partenariale.

Ceci nécessite en particulier de rechercher des solutions et compromis admissibles et des adaptations des principes et doctrines relatifs aux risques, dans leur traduction en règles et prescriptions, sous contrainte de densification urbaine, comme le mentionne le vœu récemment adopté par le Conseil de Communauté relatif au développement de l'agglomération grenobloise et à l'évaluation des risques technologiques ou naturels.

Il s'agit également d'envisager une valorisation et une ouverture partielle et maîtrisée au public d'espaces naturels en cœur d'agglomération tels que la « boucle des Sablons » le long de l'Isère répertoriée en ZNIEFF de type 1, voire une urbanisation partielle dans une perspective de ville nature en front bâti le long de la RD 1090, tout en conciliant préservation des habitats naturels et des qualités écologiques.

Le Conseil de communauté formule expressément le souhait que l'ensemble des éléments du présent avis soient pris en compte dans le projet final de DTA des Alpes du Nord et dans les modalités de sa mise en œuvre organisées dans un cadre durablement concerté.

Après en avoir délibéré, le Conseil de communauté adopte le présent avis.

Il mandate le Président Didier MIGAUD pour le communiquer au Préfet de Région et le faire valoir aux différentes étapes d'aboutissement et de mise en œuvre de la DTA des Alpes du Nord.

Le Président est saisi de deux demandes d'amendement :

Amendement n°1 présenté par M. KUNTZ :

Pour : 1 (M. KUNTZ)

Contre : 70

Amendement rejeté

Amendement n°2 proposé par M. CHAMUSSY :

Pour : 19 (MM. OCTRU, ROUSSET, VICARIO, JOIRE, SAVIN, COEUR, DUPONT-FERRIER, DURAND, CHAMUSSY, MME TARDY, MM. GUIGUET, COIGNE, FILIPPI, BERTRAND-POUGNAND, YTOURNEL, BELLET, MME CRISTINI (Groupe Métro Alternatives) ; MM. ROUX et CUSTOT)

Abstentions : 2 (MM. MOUREY et GENET)

Contre : 50

Amendement rejeté

La délibération est mise au vote.

Contre : 20 MM. OCTRU, ROUSSET, VICARIO, JOIRE, SAVIN, COEUR, DUPONT-FERRIER, DURAND, CHAMUSSY, MME TARDY, MM. GUIGUET, COIGNE, FILIPPI, BERTRAND-POUGNAND, YTOURNEL, BELLET, MME CRISTINI (Groupe Métro Alternatives) ; MM. ROUX , CUSTOT et KUNTZ

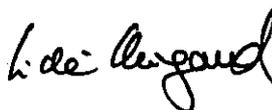
Abstentions : 2 MM. MOUREY et GENET

Pour : 49

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,



Didier MIGAUD

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le : 19 février 2010

Syndicat mixte
pour l'élaboration et le suivi
du Schéma directeur
de la région grenobloise

21, rue Lesdiguières
38000 Grenoble
Téléphone 04 76 28 86 39
Télécopie 04 76 47 20 01
smsd@region-grenoble.org
www.region-grenoble.org

Monsieur le Préfet de Région
Préfecture de région Rhône-Alpes
106 rue Pierre Corneille
69003 LYON

ARRIVE LE

16 FEV. 2010

Préfecture du Rhône
Cabinet

Grenoble, le 5 février 2010

10.023

Objet : *DTA des Alpes du nord*
Consultation des personnes publiques
Avis de l'Etablissement public du SCoT de la région grenobloise

Monsieur le Préfet de Région,

Par envoi reçu le 9 novembre 2009, vous avez bien voulu soumettre à l'examen de notre établissement le projet finalisé de Directive Territoriale des Alpes du nord (D.T.A.) et nous vous en remercions.

Aussi, nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, l'avis de notre Syndicat mixte validé en Bureau syndical le 5 février 2010.

Vous en souhaitant bonne réception, je reste à votre disposition pour évoquer les points soulevés dans ce document et vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de mes salutations respectueuses.

Le Président,


Marc BAJETTO

Etablissement public du SCoT de la région urbaine de Grenoble

BUREAU SYNDICAL du 5 février 2010

**OBJET : Projet de Directive Territoriale des Alpes du nord (DTA)
Consultation des personnes publiques
Avis de l'Etablissement public du SCoT**

En 1999, l'Etat s'est engagé dans l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) à l'échelle des Alpes du nord en vue de fixer les grandes options devant présider, pour les vingt ans à venir, à l'aménagement des territoires situés entre le Genevois et le Diois, dont les ¾ de la région grenobloise (seules les parties occidentales de la Bièvre et du Sud Grésivaudan ne seront pas couvertes par la DTA).

Le projet de DTA est aujourd'hui finalisé et soumis pour avis aux personnes publiques : l'Etablissement public du SCoT est donc appelé à se positionner sur ce dossier.

Le projet devrait ensuite faire l'objet d'une enquête publique avant d'être approuvé par Décret du Conseil d'Etat. La DTA serait alors opposable aux SCoT et Schémas de secteurs, qui devraient en respecter les orientations et contribuer à les mettre en œuvre (compatibilité).

D'une manière générale, **les principes énoncés dans le projet de D.T.A. sont fortement cohérents avec ceux actuellement débattus dans la région grenobloise** (chantier SCoT).

Ce dossier appelle néanmoins, de notre part, plusieurs observations établies sur la base d'éléments concertés à l'échelle de la région grenobloise :

- ◆ Dans un contexte marqué par la réforme en cours du Code de l'urbanisme (projet de loi ENE), il importe, en premier lieu, de souligner l'intérêt de **mener à son terme la démarche d'élaboration de la DTA** des Alpes du nord et de **confirmer l'opposabilité du futur document.**
- ◆ Le projet de DTA repose sur trois principes directeurs :
 - *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.*

Ces principes sont traduits sous forme d'orientations stratégiques :

- *structurer le territoire multipolaire des Alpes du nord autour du Sillon Alpin et des vallées ;*
- *préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources.*
- *promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement.*
- *garantir un système de transport durable dans les Alpes du nord.*

L'Etablissement public du SCoT adhère à ces lignes directrices – en tout point convergentes avec celles poursuivies localement.

Par ailleurs, il relève que **les spécificités propres aux territoires urbains, périurbains et ruraux sont globalement prises en compte.**

Toutefois, le rôle majeur de certains sites d'excellence (agglomérations grenobloise et voironnaise, vallée du Grésivaudan) dans le dynamisme économique du Sillon Alpin pourrait être davantage souligné afin de **mieux rendre compte de l'effet structurant de leurs pôles (Grenoble, Voiron, Crolles...)** pour l'ensemble de la région.

Certaines dispositions du projet de DTA pourraient par ailleurs utilement évoluer :

→ **Structurer le territoire multipolaire des Alpes du nord autour du Sillon alpin et des vallées :**

- La DTA entend réorienter le développement résidentiel vers les principaux pôles urbains (« polariser le développement »), où se concentrent la plupart des emplois, des services et des équipements. A cet effet, elle assigne aux « Pôles urbains majeurs » (dont Grenoble) ainsi qu'aux « Pôles complémentaires » (dont Voiron) des Alpes du nord des *objectifs chiffrés de développement* : à l'avenir, ces Pôles devraient accueillir, à eux seuls, 60% de la croissance démographique des Alpes du nord (40% de la croissance démographique dans les « Pôles urbains majeurs » et 20% dans les « Pôles complémentaires »).

Afin de permettre l'application de tels objectifs, il apparaît essentiel de pouvoir les traduire à l'échelle de chaque grand bassin de vie (dont la région grenobloise) en tenant compte des réalités locales, fort contrastées au sein même du Sillon Alpin (des bassins de vie plus ou moins polarisés ; des niveaux de croissance démographique très variés...) :

Cette diversité appelle une répartition adaptée et concertée des *objectifs chiffrés de développement* : il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit avec plus de précision.

- **Parallèlement à cet effort de « polarisation » (réorienter le développement résidentiel vers les principaux pôles urbains), il est impératif de s'employer à développer l'économie dans les secteurs périurbains** qui, ces dernières années, ont vu leur population croître beaucoup plus vite que leur économie (emplois, services, commerces).

L'Etat pourrait s'engager à contribuer à cet effort en soulignant, dans la DTA, l'intérêt de maintenir et de renforcer l'emploi public dans les territoires périurbains et ruraux.

- Par ailleurs, la DTA ne peut se limiter à organiser un développement *quantitatif*. Elle devrait développer les dimensions qualitatives en traitant, notamment, de la mise à niveau du bâti existant de manière à répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain (villes, bourgs, villages) attractif au regard des attentes des populations.

Cela suppose une stratégie collective et les moyens d'action correspondants de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.

→ **Coordonner urbanisation, transports en commun et système de transport durable :**

• **Transports en commun :**

- Il apparaît essentiel, pour la région grenobloise, d'améliorer son accessibilité, notamment internationale, par l'amélioration du maillage ferroviaire entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry et une offre ferroviaire adaptée desservant l'ensemble des villes du Sillon alpin.

Ces perspectives impliquent de poursuivre les efforts d'amélioration de l'étoile ferroviaire, la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais (dont le tracé reste à définir) et le développement du projet de « pôle multimodal / gare de Grenoble », à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans la DTA.

Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés.

- Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

- Le développement de l'offre de transports en commun (TC) ne devrait toutefois pas être perçu comme une simple évidence, mais conçu de manière à poursuivre des objectifs d'équilibre à l'échelle du grand territoire et de chaque bassin de vie :

Si le renforcement de l'offre TC à l'intérieur des villes et des agglomérations constitue bien une priorité, il semble nécessaire d'aborder le renforcement de celle-ci à l'échelle du grand territoire et des bassins de vie avec plus de prudence : une offre TC « trop » performante serait de nature à entretenir – sinon amplifier – des effets de périurbanisation et de déséquilibre des territoires (cf. le RER de la région parisienne). Ces déséquilibres (mise à distance de l'habitat et de l'emploi...) induiraient alors un accroissement des flux que l'offre TC ne parviendrait plus à satisfaire de manière durable.

- **Aménagements routiers :**

- La perspective d'une « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA – qui ne doit pas constituer un nouvel axe de transit Nord-Sud Europe – ne justifie pas le maintien d'un P.I.G. « Tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans la partie diagnostic du projet de DTA.
- Les solutions d'aménagement de l'A480 avec son augmentation de capacité si possible sur l'emprise existante et son traitement de type « autoroute apaisée », doivent être promues par l'État et indiquées explicitement dans la DTA :
L'enjeu est bien de favoriser l'insertion optimale de l'infrastructure dans son environnement urbain et de faire de l'A480 le premier maillon d'un réseau répondant aux principes du « chrono-aménagement ».
- D'une façon plus générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.
En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

→ **Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement :**

- Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il importe de mieux combiner l'offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne. La DTA pourrait donc davantage souligner les synergies villes-massifs, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.

→ **Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources :**

- Les enjeux propres à cette question justifient que lui soit consacré un chapitre spécifique, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ».

Or, l'agriculture de proximité, la trame verte et bleue, etc., irriguent l'urbain (villes, bourgs et villages) et le relie aux plaines, coteaux et massifs. **Leur renforcement et leur mise en synergie avec l'urbain sont essentiels à l'attractivité de l'urbain à long terme et nécessaires à l'adaptation de l'urbain au changement climatique.**

- La DTA distingue les « espaces d'intérêt majeur », les « espaces complémentaires », les « corridors écologiques » et les « zones humides ». Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes apparaissent pertinentes.

- ◆ Enfin, les dispositions envisagées pour le suivi de la DTA (*chapitre 4*) sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté :

- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des objectifs de développement assignés aux « Pôles urbains majeurs » et « Pôles complémentaires », il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées.**

L'interSCOT et Chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.

- L'objectif de renforcer la mixité urbaine, avec des critères restreints d'implantation possible dans les zones d'activités dédiées, constitue une évolution positive qui pourrait toutefois modifier l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux**, tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**

- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire.**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, les Communautés d'Agglomération de Grenoble et du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Etablissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, le SMTC, la SNCF et RFF.
 - **démarche urbanisme – transports** avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC de l'Agglomération grenobloise.
- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat-Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**
- Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.
- **Enfin, l'enjeu foncier paraît insuffisamment souligné :**
 - **L'action foncière devrait s'inscrire dans une véritable stratégie visant à maîtriser les charges foncières et s'appuyer sur des moyens d'ingénierie adaptés** (prospection, systématisation des études de faisabilité pré-opérationnelles avant l'acquisition, etc.).
 - Par ailleurs, **la complémentarité des actions de l'Etat et des collectivités dans ce domaine stratégique pourrait être recherchée.** Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Etablissement public foncier d'Etat pourrait également être envisagé.



19 FEV. 2010

Clelles,
Le 16 février 2010**Monsieur le Préfet de la Région Rhône Alpes****Objet : DTA Alpes du Nord**

Monsieur le Préfet,

Suite à votre courrier du 3 novembre 2009, le Conseil syndical du Syndicat d'Aménagement du Trièves a débattu sur le projet de directive Alpes du Nord.

Nous vous prions de trouver ci joint leur avis pour le territoire Trièves concernant ce projet.

Veillez agréer, Monsieur le Prefet, l'expression de mes salutations distinguées.

Luc PUISSAT.
Président

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL SYNDICAL

L'an deux mille dix, le seize février

Le Conseil Syndical s'est réuni en session ordinaire à la Mairie de Clelles, sous la Présidence de Monsieur Luc PUISSAT

Présents :

Frédéric AUBERT, Jean-Louis CHAMPION, Robert CUCHET, Christine FAVRE, Solen HALLOIN, Luc PUISSAT, Michel GUIGUET, André PERREZ, Robert RIOTTON, Alain HERMIL-BOUDIN,

Pouvoirs : M. Mauberret à M. Puissat

Date de la convocation : 4 février 2010

Nombre de membres en exercice : 15

Nombre de votants : 11

Quorum : 8

Le quorum étant atteint l'assemblée peut délibérer

Madame Halloin a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire.

OBJET : Projet de Directive Territoriale des Alpes du nord (DTA)

Consultation des personnes publiques

Avis du syndicat mixte d'aménagement du Trièves portant le schéma directeur du Trièves

Monsieur le Président expose : En 1999, l'Etat s'est engagé dans l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) à l'échelle des Alpes du nord en vue de fixer les grandes options devant présider, pour les vingt ans à venir, à l'aménagement des territoires situés entre le Genevois et le Diois, dont la totalité du Trièves.

Le projet de DTA est aujourd'hui finalisé et soumis pour avis aux personnes publiques : le syndicat d'aménagement du Trièves est donc appelé à se positionner sur ce dossier.

Le projet devrait ensuite faire l'objet d'une enquête publique avant d'être approuvé par Décret du Conseil d'Etat. La DTA serait alors opposable aux SCoT et Schémas de secteurs, qui devraient en respecter les orientations et contribuer à les mettre en œuvre (compatibilité).

De son côté, le conseil syndical du syndicat d'aménagement du Trièves a adopté le 12 octobre 2009, le principe d'une adhésion au SCOT de la Région Urbaine Grenobloise, en cours d'élaboration avec la possibilité d'élaborer un schéma de secteur dans le cadre du SCOT de la RUG.

Ainsi, le projet de DTA a fait l'objet d'une analyse conjointe avec l'établissement public du Scot de la région urbaine grenobloise.

D'une manière générale, les principes énoncés dans le projet de D.T.A. sont fortement cohérents avec ceux actuellement débattus dans la région grenobloise et le Trièves (chantier SCoT).

Ce dossier appelle néanmoins, de notre part, plusieurs observations établies sur la base d'éléments concertés à l'échelle de la région grenobloise :

- ◆ Dans un contexte marqué par la réforme en cours du Code de l'urbanisme (projet de loi ENE), il importe, en premier lieu, de souligner l'intérêt de **mener à son terme la démarche d'élaboration de la DTA** des Alpes du nord et de **confirmer l'opposabilité du futur document**.
- ◆ Le projet de DTA repose sur trois principes directeurs :
 - *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.*

Ces principes sont traduits sous forme d'orientations stratégiques :

- *structurer le territoire multipolaire des Alpes du nord autour du Sillon Alpin et des vallées ;*
- *préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources.*
- *promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement.*
- *garantir un système de transport durable dans les Alpes du nord.*

Le SAT adhère à ces lignes directrices – en tout point convergentes avec celles poursuivies localement. Par ailleurs, il relève que les spécificités propres aux territoires urbains, périurbains et ruraux sont globalement prises en compte.

Certaines dispositions du projet de DTA pourraient toutefois utilement évoluer :

→ **Structurer le territoire multipolaire des Alpes du nord autour du Sillon alpin et des vallées :**

- La DTA entend réorienter le développement résidentiel vers les principaux pôles urbains (« polariser le développement »), où se concentrent la plupart des emplois, des services et des équipements. A cet effet, elle assigne aux « Pôles urbains majeurs » (dont Grenoble) ainsi qu'aux « Pôles complémentaires » des Alpes du nord des *objectifs chiffrés de développement* : à l'avenir, ces Pôles devraient accueillir, à eux seuls, 60% de la croissance démographique des Alpes du nord (40% de la croissance démographique dans les « Pôles urbains majeurs » et 20% dans les « Pôles complémentaires »).

Afin de permettre l'application de tels objectifs, il apparaît essentiel de pouvoir les traduire à l'échelle de chaque grand bassin de vie (dont la région grenobloise) en tenant compte des réalités locales, fort contrastées au sein même du Sillon Alpin (des bassins de vie plus ou moins polarisés ; des niveaux de croissance démographique très variés...) :

Cette diversité appelle une répartition adaptée et concertée des *objectifs chiffrés de développement* : il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit avec plus de précision. Le SCOT paraît l'outil à la bonne échelle pour localiser et fixer les objectifs notamment en milieu rural.

- Parallèlement à cet effort de « polarisation » (réorienter le développement résidentiel vers les principaux pôles urbains), il est impératif de s'employer à développer l'économie dans les secteurs périurbains qui, ces dernières années, ont vu leur population croître beaucoup plus vite que leur économie (emplois, services, commerces).
L'Etat pourrait s'engager à contribuer à cet effort en soulignant, dans la DTA, **l'intérêt de maintenir et de renforcer l'emploi public dans les territoires périurbains et ruraux.**
- Par ailleurs, la DTA ne peut se limiter à organiser un développement *quantitatif*. Elle devrait développer les dimensions qualitatives en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain (villes, bourgs, villages) attractif au regard des attentes des populations.

Cela suppose une stratégie collective et les moyens d'action correspondants de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.

→ **Coordonner urbanisation, transports en commun et système de transport durable :**

• **Transports en commun :**

- Il apparaît essentiel, pour la région grenobloise, d'améliorer son accessibilité, notamment par l'amélioration du maillage ferroviaire entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une offre ferroviaire adaptée desservant l'ensemble des villes du Sillon alpin.

Ces perspectives impliquent de poursuivre les efforts d'amélioration de l'étoile ferroviaire et le développement du projet de « pôle multimodal / gare de Grenoble », à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans la DTA.

Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés ; ainsi que le développement ou la création de nouvelle gare, telle que celle de St Martin de la Cluze (Isère 38).

- Le développement de l'offre de transports en commun (TC) ne devrait toutefois pas être perçu comme une simple évidence, mais conçu de manière à poursuivre des objectifs d'équilibre à l'échelle du grand territoire et de chaque bassin de vie :

Si le renforcement de l'offre TC à l'intérieur des villes et des agglomérations constitue bien une priorité, il semble nécessaire d'aborder le renforcement de celle-ci à l'échelle du grand territoire et des bassins de vie avec plus de prudence : une offre TC « trop » performante serait de nature à entretenir – sinon amplifier – des effets de périurbanisation et de déséquilibre des territoires (cf. le RER de la région parisienne). Ces déséquilibres (mise à distance de l'habitat et de l'emploi...) induiraient alors un accroissement des flux que l'offre TC ne parviendrait plus à satisfaire de manière durable.

• **Aménagements routiers :**

- **La perspective d'une liaison fluide et sécurisée en direction de Sisteron et de PACA – qui ne doit pas constituer un nouvel axe de transit Nord-Sud Europe – ne justifie pas le maintien d'un P.I.G. « Tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans la partie diagnostic du projet de DTA.**

Le syndicat d'aménagement du Trièves rappelle sa position en date du 16 avril 2007, confirmant l'attachement du territoire Trièves à la réalisation d'une liaison moderne rapide et sûre vers le sud via la croix haute, respectueuse de l'environnement et des territoires traversés par la réalisation d'aménagements de la RD 1075 ou de nouveaux ouvrages selon les caractéristiques des voiries actuelles (voies de dépassement, aménagement de tourne à gauche...),

Et confirmant le souhait du territoire Trièves que cette liaison s'inscrive dans un véritable plan alpin multimodal comportant des améliorations significatives aussi bien des infrastructures routières, telle que la RD 1075 que ferroviaires avec la ligne de train TER Grenoble-veynes.

- D'une façon plus générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

→ **Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement :**

- Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il importe de mieux combiner l'offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne. La DTA pourrait donc davantage souligner les synergies villes-massifs, et **mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

→ **Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources :**

- Les enjeux propres à cette question justifient que lui soit consacré un chapitre spécifique, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ».

Or, l'agriculture de proximité, la trame verte et bleue, etc., irriguent l'urbain (villes, bourgs et

villages) et le relie aux plaines, coteaux et massifs. Leur renforcement et leur mise en synergie avec l'urbain sont essentiels à l'attractivité de l'urbain à long terme et nécessaires à l'adaptation de l'urbain au changement climatique.

- La DTA distingue les « espaces d'intérêt majeur », les « espaces complémentaires », les « corridors écologiques » et les « zones humides ». Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes apparaissent pertinentes. Toutefois, les espaces complémentaires ne doivent pas devenir des espaces « négociables » des marges de manœuvres ou de négociation. En effet, ces espaces complémentaires sont souvent indispensables pour maintenir l'agriculture de moyenne montagne.
- ◆ Enfin, les dispositions envisagées pour le suivi de la DTA (*chapitre 4*) sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté :
 - Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des objectifs de développement assignés aux « Pôles urbains majeurs » et « Pôles complémentaires », il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées**.
L'interSCOT et Chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
 - L'objectif de renforcer la mixité urbaine, avec des critères restreints d'implantation possible dans les zones d'activités dédiées, constitue une évolution positive qui pourrait toutefois modifier l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux**, tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**
 - Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, **l'Etat devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluri-annuelle de l'offre nouvelle**. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

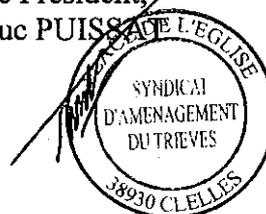
Au regard de ces différents éléments, Le Président propose d'adopter cet avis.

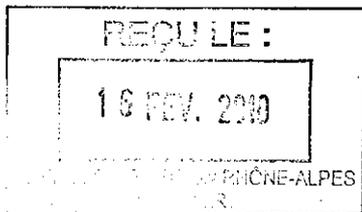
Après en avoir délibéré, le Comité syndical décide :

- *d'adopter les observations précitées.*
- *de transmettre la présente délibération à Monsieur le Préfet de région pour l'annexer au dossier qui sera mis à la disposition du public.*

Fait à Clelles les jour, mois et an que dessus
Transmis et affiché

Le Président,
Luc PUISSANCE





Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes

Préfecture de la Région Rhône Alpes
Secrétariat général pour les Affaires
Régionales
31 rue Mazenod
69 426 LYON cedex 3

Vu M.C.
[Signature]

Crolles, le jeudi 4 février 2010

[Signature]
N/Réf : FB/BS/VL/203
S/C Direction Générale /
Objet : avis sur la DTA
Affaire suivie par Valérie LACOUA

Monsieur le Préfet,

Suite à la présentation du projet de DTA en bureau communautaire, je vous fais part de nos remarques et avis sur ce dossier.

Sur la structuration du territoire multipolaire

La communauté de communes du Grésivaudan apprécie la reconnaissance de la spécificité du Grésivaudan organisée principalement autour de deux pôles locaux (Crolles et Pontcharra). Néanmoins, le Grésivaudan souhaite développer un maillage multipolaire au sein de son périmètre tenant compte des réalités locales. Il nous semble essentiel sur ce point de tenir compte des travaux en cours dans le cadre du SCOT de la région urbaine grenobloise.

De même, la communauté de communes est très réservée sur la croissance démographique proposée aux pôles locaux, bourgs et villages car elle ne tient pas compte des réalités et des besoins locaux.

Sur l'organisation du système de transport

Nous demandons à disposer de plus d'éléments d'information quant à la portée des propositions de prescriptions indiquant que "les infrastructures autoroutières (...) ne pourront recevoir que les diffuseurs ou compléments de diffuseurs strictement nécessaires et non susceptibles d'affaiblir le niveau de service pour le trafic de transit et inter-cités" et qu'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 où





l'intérêt d'un tel diffuseur dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs est démontré."

Le Grésivaudan ne souhaite pas que ces dispositions remettent en cause des projets prévus de longue date avec les services de l'Etat.

Sur les coupures d'urbanisation

Entendant bien que les coupures d'urbanisation devront être définies précisément dans les documents d'urbanisme des communes, nous demandons néanmoins à avoir plus de précisions quant à la localisation de ces coupures vertes dans le Grésivaudan et les critères qui ont déterminé leur classification. Le Grésivaudan est concerné par six corridors biologiques actuellement identifiés, la coupure d'urbanisation proposée entre Grenoble et St Nazaire les Eymes (Saint Ismier ?) ne correspond à priori à aucun enjeu de ce type répertorié jusqu'à présent.

Vous en souhaitant bonne réception et dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan

François BROTTE

Copie : EPSCOT de région urbaine grenobloise



REÇU LE :

26 JAN. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES

25 JAN. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

BORDEREAU D'ENVOI

St Etienne de St Geoirs, le 22.01.2010

Destinataire : Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes

Vu M.C

De la Part : Communauté de Communes Bièvre Toutes-Aures
André GAY, Président

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de trouver, ci-joint, la délibération de la Communauté de Communes Bièvre Toutes Aures en date du 19.01.2010 donnant un avis favorable au projet de DTA des Alpes du Nord.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

André GAY



**COMMUNAUTE DE COMMUNES
BIEVRE TOUTES-AURES
38590 ST ETIENNE DE ST GEOIRS**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Nombre de Membres : L'an deux mille dix
En exercice : 31 Le 19 janvier
Présents : 31 Le Conseil de Communauté, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire au lieu
Votants : 31 habituel de ses séances, sous la Présidence d'André GAY
Date de convocation : 7 janvier 2010
Secrétaire de séance : Pierre FAURE

Membres présents ayant droit de vote : Mesdames Evelyne COLLET – Michelle DYE – Dominique BLANCHET – Diéga GERACI – Liliane DICO – Laurence MONTOYA – Karen SIMIAN – Sylvie SIMON
Messieurs François BROCHIER – Marcel BOUZON – Gérald MOREL – Gilbert BADEZ – Thierry DUBUC – Didier ALLIBE – Jean-Paul BERNARD – Roger TIRARD GATEL – Michel CHAMPON – Alfred GIANNONE – Yannick NEUDER – Michel VEYRON – Jérôme MACLET – Gabriel BERGER – Pierre FAURE – Maurice ANDRE POYAUD – André MALLEIN – Yvon CARRA – Pierre MEARY – André GAY – Alain GROLLIER – Jacky GROLLIER – Jean MICHEL VILLAZ

Délibération N° D-2010-05
OBJET : Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord – Avis de la Communauté de Communes Bièvre Toutes Aures

Dans le cadre de la procédure de consultation des personnes publiques associées à l'élaboration de la Directive Territoriale des Alpes du Nord, Monsieur le Président informe l'assemblée qu'il a été destinataire d'un courrier de Monsieur le Préfet de Région, en date du 3 Novembre 2009, sollicitant l'avis de la Communauté de Communes Bièvre Toutes Aures sur ce projet de Directive.
Monsieur le Président rappelle que ce document s'impose au SCOT de la Région Urbaine Grenobloise, et donc aux documents locaux d'urbanisme (PLU, POS, cartes communales,...).
Il permet à l'Etat d'alerter les collectivités locales 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 des Alpes du Nord dans une dynamique de développement durable. Ces grands objectifs sont repris dans le projet de SCOT.
Le périmètre de la DTA des Alpes du Nord 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.

Le Conseil de Communauté, le Président entendu et après avoir délibéré, décide à l'unanimité de donner un avis favorable sur ce projet de DTA des Alpes du Nord.
Néanmoins, le Conseil de Communauté observe que la description du périmètre de la DTA (en page 6 du document) ne correspond plus à la réalité, le périmètre du SCOT de la Région Grenobloise ayant évolué.

Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an susdits.
Pour extrait conforme.

Le Président,
André GAY


COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
Bièvre Toutes Aures
ZAC Grenoble Air Parc
38590 ST ETIENNE DE ST GEOIRS



Tiers de télétransmission multiprotocole

■ Plate-forme S2LOW - ALTERNANCE

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : Communauté de communes Bièvre toutes Aures

Utilisateur : ROUX

Paramètre de la transaction:

Type de transaction:	Transmission d'actes
Nature de l'acte:	Deliberations
Numéro de l'acte:	D_2010_05
Date de la décision:	2010-01-19 00:00:00+01
Objet:	Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord – Avis de la Communauté de Communes Bièvre Toutes Aures
Classification matières/sous-matières:	8.4
Identifiant unique:	038-243800893-20100119-D_2010_05-DE
URL d'archivage:	Non définie
NOTification:	Notifiée à Array

Fichier de vie de la transaction

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
nom de métier:		
038-243800893-20100119-D_2010_05-DE-1-1_0.xml	text/xml	884
nom de original:		
D-2010-05 Avis sur DTA Alpes du Nord.pdf	application/pdf	25804
nom de métier:		
038-243800893-20100119-D_2010_05-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	25804

Cycle Contenu dans l'archivage

Etat	Date	Message
Posté	21 janvier 2010 à 16h59min37s	Dépôt initial
En attente de transmission	21 janvier 2010 à 17h00min16s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	21 janvier 2010 à 17h00min30s	Transmis au MIAT
Acquittement reçu	21 janvier 2010 à 17h08min12s	Recu par le MIAT le 2010-01-21

DELIBERATION

Séance du 11 janvier 2010

Nombre de membres en exercice : 30
Nombre de membres présents : 21
Nombre de suffrages exprimés : 23
VOTES : Contre 0 Pour 23
Nuls ou blancs 0

Date d'affichage : le 18 janvier 2010

Objet : avis sur la Directive.

L'an deux mille dix, le onze janvier à dix-huit heures trente, le Conseil de la Communauté de Communes de Yenne s'est réuni au Centre de Secours de Yenne, sous la présidence de M. Guy DUMOLLARD.

Etaient présents : Tous les délégués titulaires en exercice à l'exception de Messieurs HALTEBOURG Jacques, COLLOMB Paul, PIQUET Jérôme, KASPERSKI Gérard, DARDOUILLET Philippe, ARNAUD Gérard, BARLET Georges ayant donné pouvoir à son suppléant PADEY Maurice, PASQUALINI Serge, CARRIOT Thierry ayant donné pouvoir à son suppléant DUMOLLARD Philippe.

M. MICHAUD Maurice assure les fonctions de secrétaire de séance.

Le Conseil de la Communauté de Communes de Yenne,

En application des dispositions de l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme,

Après avoir pris connaissance du projet de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord,

EMET un avis favorable sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord complété des remarques suivantes :

- Le tourisme quatre saisons et de loisirs de proximité est à peine cité, le document traitant essentiellement du tourisme d'hiver et des stations.
- Dans le chapitre transports, aucune rubrique n'est rédigée sur les tunnels et en particulier le Tunnel du Chat.
- Les parcs naturels régionaux mis en avant ne concernent qu'un faible espace dans les Alpes du Nord.
- La gestion de l'espace au niveau intercommunal va être appelé à être conforté par les législations à venir.
- L'insistance mise sur la protection/valorisation agricole plaide pour que notre projet de Maison de Pays traite de façon prioritaire de cette thématique.
- Il est nécessaire de faire le lien avec la Directive Territoriale du Rhône.

*Suivent les signatures au registre,
Pour extrait conforme,*

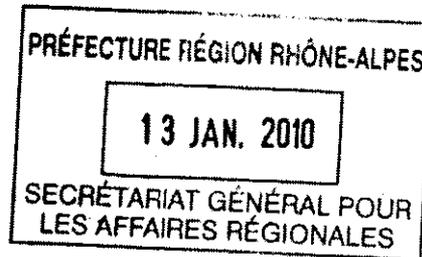
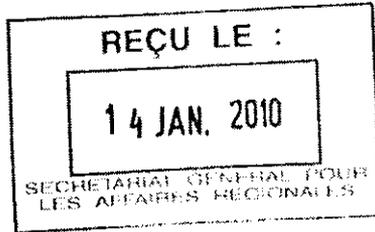
Le Président,

Guy DUMOLLARD



(Handwritten signature)





Monsieur le Préfet de la Région Rhône Alpes
Préfecture de Région
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31 Rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

V. JF Clout

Aigueblanche, le 11 janvier 2010

Nos Ref : AP/JS/PC 100008

OBJET : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu votre projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, qui est soumis pour avis aux personnes associées, et je vous en remercie.

Ce projet a le mérite d'exister, il est le résultat de réflexions importantes mais déjà anciennes, puisque les premières études remontent à 1995 et il ne recouvre pas, me semble-t-il, l'ensemble des thématiques environnementales qu'on pourrait attendre aujourd'hui de ce type de texte.

La Communauté de Communes des Vallées d'Aigueblanche qui a examiné ce projet lors de sa séance du 17 décembre dernier, a fait ce constat. Elle a unanimement souhaité que ce projet de DTA soit abandonné au profit d'une Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD), procédure inscrite dans le projet de loi du Grenelle 2 de l'environnement, plus large et plus ambitieuse mais plus souple aussi qu'une DTA.

Je vous transmets, ci-joint, la délibération de notre Conseil exprimant ce point de vue.

En espérant que cet avis soit examiné avec la plus grande attention, je vous d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président,

André POINTET.



P.J. Délibération du Conseil de la CCVA

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DES VALLÉES D'AIGUEBLANCHE

40 Chemin des Loisirs
73260 AIGUEBLANCHE

Le Président certifie le caractère

exécutoire de la présente, déposée

sous-préfecture le 19/12/09

affichée le 16/12/09, notifiée le 16/12/09



J 09 - 12 - 17 - 14

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA
Communauté de Communes des Vallées d'Aigueblanche

OBJET :

Directive Territoriale
d'Aménagement (DTA) des
Alpes du Nord

Avis au titre des « personnes
publiques associées » au projet
de DTA transmis par le Préfet
de Région le 3 novembre 2009

Date de Convocation :

10 décembre 2009

Nombre de conseillers :

En exercice : 30

Présents : 22

Votants : 26

L'AN DEUX MILLE NEUF LE 17 DECEMBRE A 20 HEURES

Le Conseil de la CCVA, légalement convoqué, s'est réuni au Siège de la Communauté de Communes à BELLECOMBE en séance publique sous la présidence de son Président M. André POINTET.

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mesdames et Messieurs

ALLERME Eric - BENOIST Arnaud - BETRY Michel - BRUNIER Thierry - CATHELAIN Frédéric - COSTE Jean - COUTIN Ginette - GERMANAZ Sylvie - GOHEL Patrick - GUILLARD Paul - IBGHI Jean - LAUER Bruno - MARTIN Jean-Christophe - MARTINOT Gabriel - MORIN Jean-Yves - MORTON Carole - PERRET Rémy - POINTET André - ROCHAIX Jean-François - VERJUS Philippe - VORGER Jean-Michel - VORGER Robert -

REPRÉSENTÉS : M. GROGNIET Jean-Christophe par M. VORGER Jean-Michel

M. THOMAS Joseph par M. ROCHAIX Jean-François

M. MATHIS Marc par M. POINTET André

Mme RELIER Annie par M. MARTIN Jean-Christophe

EXCUSES :

M. AIMOZ Yves

M. BARNY Christophe

Mme COLLET-BEILLON Marie-Josèphe

M. SIMILLE Jean-Yves

Assistait également à ce Conseil de la Communauté de Communes avec voix consultative (article L5211-6 du CGCT) : Monsieur Auguste BILLAT, Maire délégué de Pussy.

Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des TIC, à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de contentieux. A l'opposé, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement, qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

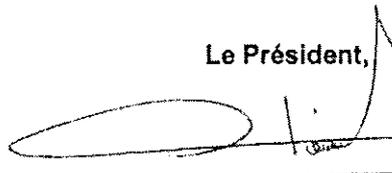
On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, etc...) et le contenu de l'actuel projet de DTA, dont les premières études remontent à 1995, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement, et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

Aussi, au vu de ce qui précède, et considérant l'unanimité qui a prévalu, jusqu'ici, aux orientations déclinées du « Grenelle de l'environnement », le Conseil Communautaire, après avoir délibéré, se prononce :

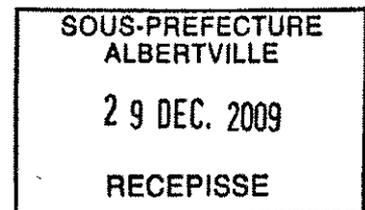
- sur l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier,
- sur la réelle opportunité, partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA, mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable, de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

**FAIT ET DÉLIBÉRÉ LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.
CERTIFIÉ CONFORME AU DÉBAT.**

Le Président,



André POINTET



Le Président,

à

PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES
15 FEV. 2010
**SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES**

**Monsieur le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Préfecture
31 rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03**

NOS REF. : YD/IG

Le 11 février 2010

OBJET : DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT
DES ALPES DU NORD

AFFAIRE SUIVIE PAR M. LE PRESIDENT

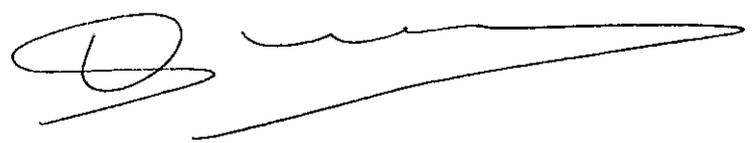
Monsieur le Préfet,

Vous avez sollicité l'avis de la Communauté de communes Cœur de Maurienne en tant que personne publique associée.

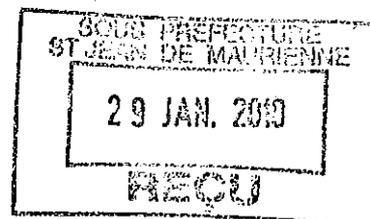
Je vous remercie de trouver en retour la délibération s'y rapportant ainsi qu'une motion concernant le caractère d'opposabilité de la DTA.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

Yves DURBET



Le Châtel
Hermillon
Saint-Julien-Montdenis
Saint-Jean-de-Maurienne
Montvernier
Villargondran

COMMUNAUTE DE COMMUNES CŒUR DE MAURIENNE**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS****Séance du 19 janvier 2010**

Le dix neuf janvier deux mille dix, à 19h30, le conseil de la communauté de communes s'est réuni à la mairie de Saint-Julien-Montdenis, sous la présidence de Monsieur Yves DURBET.

Membres présents titulaires : Yves DURBET, Pierre-Marie CHARVOZ, Marc TOURNABIEN, Françoise FONTAINE, Georges RICCIO, Dominique JACON, Jean-Paul MARGUERON, Jean-François ROYER, Marie-Paule GRANGE, Georges BARBON, Gaston FLAUDER, Yves BOIS, José VARESANO, Franck LEFEVRE, Daniëlle BOCHET, André BOCHET, Anne CHEVALLIER, Michel CROSAZ, Françoise DUCHET,

suppléants : Béatrice PLAISANCE, Claudine ASSIER, Pierre GROS, Josiane CHOMAZ, Gilbert PELLISSIER, Brigitte NUER, Gildas JOBERT, Guy JULLIARD, Philippe ROSSAT, Jacques BLANC.

Secrétaire de séance : Daniëlle BOCHET

Date convocation : 13 janvier 2010

Conseillers en exercice : 23

Présents : 19 titulaires, 10 suppléants

Votants : 23

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES DU NORD

Monsieur le Président expose qu'au titre de l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme et à la demande par courrier de Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, la communauté de communes Cœur de Maurienne, en tant que Personne Publique Associée, doit émettre un avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Ce projet fait l'objet d'une consultation et à l'issue de cette consultation, le projet de directive accompagné du recueil de l'ensemble des avis des personnes publiques associées sera mis à l'enquête publique.

L'achèvement de la procédure devrait intervenir à l'été 2010 avec l'approbation de la directive par un décret pris en Conseil d'Etat. Ce projet est téléchargeable sur le site : www.dta-alpesdunord.fr

L'enjeu consiste principalement à s'assurer de l'équilibre nécessaire entre les différents zonages de la structuration du territoire des Alpes du Nord notamment sur le principe de polarisation (pôles majeurs, pôles complémentaires, pôles locaux), afin de garantir l'attractivité du territoire de Maurienne, d'en valoriser tous les atouts et de favoriser son développement.

Les pôles majeurs et complémentaires ont vocation à accueillir la majorité de la croissance de la population, ils structurent l'armature du sillon alpin et des principales vallées.

Les pôles locaux ont vocation à assurer la centralité des services au niveau du bassin de vie et de proximité. Saint-Jean-de-Maurienne étant classé pôle local, que se passe-t-il pour le territoire de Maurienne en terme de structuration et de perspectives de développement ?

N'y a-t-il pas incohérence au sein même du projet de la DTA entre le classement de Saint-Jean-de-Maurienne en pôle local et l'affirmation page 55 « la liaison ferroviaire transalpine (LTF) constitue un projet majeur pour le territoire, notamment la Savoie et encore plus la Maurienne, compte tenu de l'ampleur et de la durée prévisible du chantier (une quinzaine d'années), le projet de LTF fait l'objet d'une procédure grand chantier » auquel s'ajoute par ailleurs des projets d'ampleur relatifs aux perspectives de développement cohérent entre transport, tourisme et économie sur lesquels se situe aujourd'hui le territoire de Maurienne. En effet, le projet « nouvelle gare LTF », couplé au transport collectif par câble reliant Saint-Jean-de-Maurienne aux stations du quatrième domaine skiable de France, correspond parfaitement aux axes de développement de la DTA.

Le territoire de Maurienne constitue une vallée à part entière géographiquement située à l'écart de l'axe Grenoble/Chambéry/Annecy, dont le classement en pôle local risque d'enfreindre le développement.

Ce territoire, fort de ses atouts, cadre de vie, tourisme, accessibilité ferroviaire, routière, volet économique spécifique avec présence de centres de recherche d'envergure mondiale et fort de ses projets de développement, notamment avec l'impact du grand chantier Lyon Turin Ferroviaire, nécessite d'être qualifié en pôle complémentaire, comme c'est le cas pour Albertville, afin de garantir son équilibre et le bénéfice de toutes les mesures indispensables à l'accompagnement et au développement de la croissance économique et démographique nécessaire à la dynamique de la vallée.

Le Conseil, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

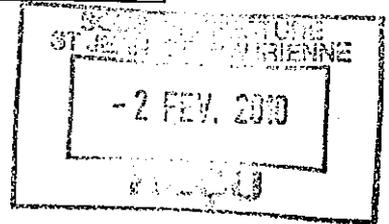
- REFUSE le classement de Saint-Jean-de-Maurienne, en pôle local,
- DEMANDE le classement de Saint-Jean-de-Maurienne en pôle complémentaire.

Le Président,



Yves DURBET



COMMUNAUTE DE COMMUNES CŒUR DE MAURIENNE**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS****Séance du 19 janvier 2010**

Le dix neuf janvier deux mille dix, à 19h30, le conseil de la communauté de communes s'est réuni à la mairie de Saint-Julien-Montdenis, sous la présidence de Monsieur Yves DURBET.

Membres présents titulaires : Yves DURBET, Pierre-Marie CHARVOZ, Marc TOURNABIEN, Françoise FONTAINE, Georges RICCIO, Dominique JACON, Jean-Paul MARGUERON, Jean-François ROYER, Marie-Paule GRANGE, Georges BARBON, Gaston FLAUDER, Yves BOIS, José VAREANO, Franck LEFEVRE, Danielle BOCHET, André BOCHET, Anne CHEVALLIER, Michel CROSAZ, Françoise DUCHET,

suppléants : Béatrice PLAISANCE, Claudine ASSIER, Pierre GROS, Josiane CHOMAZ, Gilbert PELLISSIER, Brigitte NUER, Gildas JOBERT, Guy JULLIARD, Philippe ROSSAT, Jacques BLANC.

Secrétaire de séance : Danielle BOCHET

Date convocation : 13 janvier 2010

Conseillers en exercice : 23

Présents : 19 titulaires, 10 suppléants

Votants : 23

MOTION CONTRE LE CARACTÈRE OPPOSABLE DE LA DTA

Monsieur le Président expose que les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) instituées par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement de territoires du 4 février 1995 sont inscrites dans le Code de l'urbanisme (article L111-1-1 et L121-1).

Les DTA fixent « les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ainsi que « les principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ».

Les DTA constituent un document de planification en urbanisme dont la vocation est de s'imposer au plan juridique à tous les documents d'urbanisme dits de rang inférieur tels que les Schémas de Cohérence et d'Organisation des Territoires (SCOT) et les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU).

Dans ce cadre, Monsieur le Président rappelle que les lois SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains), et Urbanisme et habitat ont donné aux élus locaux un rôle principal et décisif dans l'élaboration des documents d'urbanisme et que le pouvoir des élus locaux est de plus en plus limité par des normes qu'ils ne contrôlent pas nécessairement. C'est pourquoi Monsieur le Président propose que le Conseil communautaire statue sur le caractère d'opposabilité de la DTA.

Le Conseil, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- RECONNAÎT la DTA en tant que document de type « charte de référence » à forte valeur pédagogique.
- DÉNONCE le caractère opposable de la DTA.

Le Président,

Yves DURBET

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be "Yves DURBET".

Département de la Savoie
Arrondissement de
St-Jean-de-Maurienne
Canton de
St-Michel-de-Maurienne



REPUBLIQUE FRANCAISE
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES
MAURIENNE GALIBIER

Nombre de conseillers :
En exercice 15
Présents : 14
Absents : 1

Date de la convocation :
10/02/2010
Votants : 12
UNANIMITE des votants

L'an DEUX MIL DIX et le dix sept du mois de Février le Conseil légalement convoqué s'est réuni en session ordinaire à la mairie de Valmeinier, sous la présidence de Monsieur SAVOYE Adrien
Etaient présents :
Voix délibératives : BACHALARD Jean-Pierre, BERNARD Jean-Pierre, CHATEL Serge, DUFOUR André, GALLIOZ Jean-Michel, GAY Michel, GILLOUX Jean-Louis, JOET Christian, LETODE CARRAZ Armelle, MANCINO Dominique, NORAZ Yanneck, PERRET Aimé, SAVOYE Adrien, VIALLET Michel
Voix consultative : GALLIOZ Michel

SOUS PREFECTURE
ST JEAN DE MAURIENNE
23 FEV. 2010
REÇU

Objet : Avis au titre des « personnes publiques associées » au projet de DTA des Alpes du Nord

Monsieur le Président présente les principales orientations du projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord et en présente les grandes orientations.

Il fait état des différents avis déjà formulés par le Syndicat du Pays de Maurienne, le Conseil Général de la Savoie, le comité de massif, l'association nationale des maires des stations de montagne, qui concluent à l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région et en présente l'argumentation.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré,

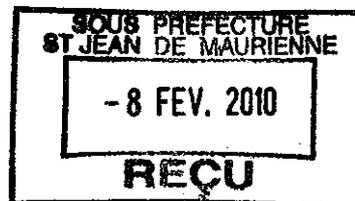
- ✚ DEMANDE également l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région le 3 novembre 2009

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an, que dessus.

Pour extrait conforme,

Le Président
Adrien SAVOYE
MAURIENNE GALIBIER
COMMUNAUTE DE COMMUNES
CANTON DE ST MICHEL DE MAURIENNE

Département SAVOIE
Arrondissement SAINT-JEAN DE MAURIENNE
Collectivité COMMUNAUTE DE COMMUNES
HAUTE MAURIENNE VANOISE



Extrait du registre des délibérations
Le 4 Février 2010 à 20 heures 45

Le Conseil, légalement convoqué, s'est réuni au siège de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise en séance publique sous la Présidence de Monsieur Daniel JORCIN

Titulaires Présents : Yvon CLARAZ, Elisabeth BLANC, Apollon MESTRALLET, Bernard GENEVRAY, Rémi ZANATTA, Elise LEGRAS, Gilbert PILLOUD, Sylvie CAUVET, Daniel PERSONNAZ, Jean CIMAZ, Yann ANSELMET.

Nombre de membres
En exercice : 14
Présents : 14
Votants : 14
Suffrages exprimés : 12
Pour : 9 Contre : 3
Abstention : 2

Titulaires absents : Yvan BOURGEOIS représenté par Annick TOURT, Marc KONAREFF représenté par Franck CHARRIER.

Suppléants présents : Annick TOURT, Franck CHARRIER.

Secrétaire de séance : Yvon CLARAZ

Date de la convocation :
26 Janvier 2010

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES DU NORD

Avis au titre des « personnes publiques associées » au projet de DTA transmis par le Préfet de Région le 9 novembre 2009

Monsieur le Président présente au Conseil Communautaire le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord.

Il indique que la Communauté de Communes de Haute Maurienne Vanoise, a été saisie par Monsieur le Préfet de Région, pour donner un avis, au titre des « personnes publiques associées » au vu de ses compétences en matière d'aménagement.

Cet avis doit être formulé dans un délai de 3 mois à compter de la saisine soit le 9 février 2010, date de réception du courrier de Monsieur le Préfet de Région.

Monsieur le Président expose que par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Il rappelle que l'article L 111.1.1 du Code de l'urbanisme, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et

groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine. Pour la DTA des Alpes du Nord le courrier de saisine a été signé le 3 novembre par Monsieur le Préfet de Région et reçu le 9 novembre par la Communauté de Communes de Haute Maurienne Vanoise. L'avis doit ainsi être formulé avant le 9 février 2010.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques. De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

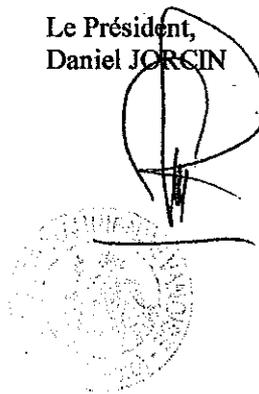
Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de contentieux.

Ouï l'exposé de Monsieur le Président et après en avoir délibéré, le Conseil communautaire, se prononce :

- **sur la réelle opportunité, partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA, mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable, de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».**

Fait et délibéré les jour mois et an susdits

Le Président,
Daniel JORCIN





Chambéry, le 09 février 2010

PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES
 17 FEV. 2010
 SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
 LES AFFAIRES RÉGIONALES

Monsieur Jacques GÉRAULT
 Préfet du Rhône
 Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
 31 rue Mazenod
 69426 LYON CEDEX 03

Objet : Avis de Métropole Savoie sur la DTA

Dossier suivi par : Pierre-Yves GRILLET, Directeur
 Téléphone : 04/79/62/91/28 - courriel : pierre.yves.grillet@metropole-savoie.com
 Copie pour information : Eric VALLA – DDT
 Bernard VIU – DDT
 Membres du Bureau de Métropole Savoie
 Dominique DORD – CALB
 Jean-Pierre VIAL – Sénateur de la Savoie
 Hervé GAYMARD – Conseil Général de la Savoie

PJ : Avis de Métropole Savoie

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, j'ai le plaisir de vous communiquer l'avis de Métropole Savoie au sujet du projet de Directive Territoriale d'Aménagement dans sa version de novembre 2009.

Cet avis a été débattu et validé par un groupe de travail spécifique composé des membres du Bureau du syndicat mixte Métropole Savoie.

Souhaitant que les éléments de notre contribution puissent être intégrés dans la version définitive de la DTA, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations les meilleures.

Le Président,

Thierry REPENTIN



Avis de Métropole Savoie sur le projet de DTA

Version de novembre 2009 – consultation des personnes publiques associées

Cet avis répond à la consultation officielle des personnes publiques associées, suite à une sollicitation du Préfet de Région.

La Directive Territoriale d'Aménagement est un outil d'exception - il n'existe que 7 DTA en France - pour des territoires dont les enjeux sont d'envergure nationale ou internationale. Les Alpes du nord sont bien dans cette situation, ainsi une planification à cette échelle est non seulement nécessaire, mais souhaitable.

La partie prescriptive du projet de DTA (le chapitre 3) affiche quatre grandes orientations pour l'avenir :

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

Ces orientations sont pleinement partagées par les élus du territoire et sont déclinées de manière quasi-similaire dans le SCOT de Métropole Savoie.

Dans le cadre d'une consultation officieuse, Métropole Savoie a déjà émis un avis validé par le Bureau le 23 janvier 2009. Il est satisfaisant de constater que le projet a évolué positivement afin de se rapprocher des réalités de terrain tout en conservant un des prescriptions importantes et stratégiques.

Cependant, une nouvelle lecture détaillée du projet de DTA dans sa version de novembre 2009 laisse encore apparaître quelques interrogations, besoins de clarification ou nécessaires ajustements. Il s'agit principalement des points suivants :

Périmètre de Transports Urbains (page 40 et 45)

Depuis septembre 2009, la commune de Montmélian est concernée par un Périmètre de Transport Urbain (PTU) : les cartes des pages 40 et 45 devraient alors être mises à jour.

Liaison ferroviaire transalpine (page 41)

Dans le paragraphe consacré aux traversées alpines il est écrit « *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* » Cette dernière formule ne retrace nullement l'ambition de la double vocation fret et voyageurs du projet Lyon/Turin.

Proposition de rédaction : pour assurer ce service tout en améliorant notablement l'offre pour les voyageurs.

Au paragraphe I.6.3 le réseau ferroviaire Est-ouest est qualifié de « *relativement performant* » ce qui ne correspond pas du tout à la réalité.

Proposition de rédaction : «un réseau ferroviaire encore hétérogène et trop peu performant car il subsiste plus de 73 km de voie unique entre St André le Gaz - Chambéry et Aix les Bains - Annecy».

Dans ce même paragraphe, il pourrait être fait état du protocole d'accord du 19 mars 2007 liant l'Etat et les collectivités territoriales, et mentionnant explicitement le projet de LGV voyageurs.

De même, il serait intéressant de mentionner la donnée nouvelle que représente une possibilité transitoire de mixité d'usage d'un ouvrage comme le tunnel ferroviaire projeté Dullin-Epine, en application des nouvelles Spécifications Techniques d'Inter-opérabilité (STI) arrêtées par Bruxelles en 2008. En effet, cela est de nature à permettre un phasage des opérations prévues au protocole du 19 mars 2007.

Contournement autoroutier (page 42)

Dans sa version antérieure, la DTA faisait figurer sur une carte un projet de contournement autoroutier de Chambéry. Nous notons avec satisfaction que la carte a été supprimée mais une allusion à ce projet reste présente en page 42.

Proposition : Simple suppression des termes « contournement autoroutier de Chambéry » en page 42.

Transports collectifs interurbains (page 42)

Le titre du chapitre annonce « *des transports collectifs interurbains encore trop peu complémentaires au train* ».

Aujourd'hui, l'enjeu principal est la complémentarité entre tous les réseaux. Ce titre devrait alors être complété ainsi : « *des transports collectifs interurbains encore trop peu complémentaires au train et aux réseaux urbains* ».

Réseaux de transport d'énergie (page 44)

Il serait opportun d'intégrer un paragraphe qui mentionnerait l'objectif de regrouper les travaux nécessaires aux infrastructures de transport d'énergie, avec les chantiers relatifs aux grandes infrastructures linéaires de transport de fret ou voyageurs.

Mixité et qualité des espaces urbanisés (page 63)

Il est énoncé page 63 « *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.* »

La formulation semble bien péremptoire et donc difficilement applicable. En effet, bien que les collectivités appréhendent la problématique des déchets, des eaux usées et pluviales comme une priorité et y consacrent des budgets importants, la question ne pourra jamais être considérée comme réglée.

Proposition de rédaction : « [...] si ces problématiques sont bien évaluées et maîtrisées »

Croissance démographique

Nous notons avec satisfaction que les taux de croissance démographique ne sont plus affichés comme uniformes et fixes tel que c'était le cas dans la première version. En effet nous lisons page 64 : « 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. ».

Pôles complémentaires (page 65)

Depuis la version du 1^{er} juillet les dénominations et les vocations des différents pôles ont été remaniées. L'agglomération aixoise se trouve désormais en « pôle complémentaire », dans une catégorie qui est adaptée, particulièrement lorsque la vocation est déclinée par « *renforcer les fonctions de centralité du pôle à l'égard de son bassin de vie, notamment en emplois et services* ».

Le secteur de Montmélian-La Rochette-St Pierre d'Albigny est identifié dans le SCOT de Métropole Savoie comme un secteur à fortes potentialités dont le développement urbain devra être accompagné et soutenu tant au niveau des emplois, de l'habitat que des services. Cela constitue l'un des piliers de l'équilibre démographique du SCOT. Nous souhaitons donc que cette orientation particulière pour le secteur sud de Métropole Savoie soit à nouveau reprise.

Les bourgs et villages (page 66)

Ces bourgs et villages ne figurent pas sur la carte A et ne sont pas listés dans le texte. Il est alors difficile de se prononcer sur la pertinence de ce paragraphe.

Les coupures d'urbanisation (page 66)

Il est écrit « La carte A identifie des enveloppes au sein desquelles des coupures d'urbanisation devront être précisément définies par les documents d'urbanisme ».

Une carte aussi schématique que celle de la page 67 (923 communes sur un format A4 !) ne peut pas définir des enveloppes mais seulement des principes.

Proposition de rédaction : « la carte A identifie schématiquement des coupures d'urbanisation qui devront être définies plus précisément par les documents d'urbanisme de rangs inférieurs ».

Par ailleurs, Métropole Savoie a signé avec la Région Rhône Alpes, deux contrats de corridors biologiques faisant la jonction entre « Chartreuse-Belledonne » d'une part, et « Chartreuse-Bauges » d'autre part. L'objectif est de contribuer, au travers d'un programme d'actions et de subventions, à la préservation, voire l'amélioration, de la biodiversité sur ces espaces.

Cette démarche, déclinaison opérationnelle de la trame verte et bleue abordée dans le Grenelle de l'environnement est particulièrement novatrice à l'échelle nationale et mériterait d'être mentionnée.

Identifier et préserver les espaces naturels (pages 72 à 75)

Il est écrit page 72 que « les espaces naturels et agricoles suivants, identifiés au III.2.1.1., seront préservés et valorisés ». On trouve ensuite au paragraphe visé une liste reprenant par exemple les sites Natura 2000 ou les ZNIEFF de type 1 avec un commentaire qui annonce que « 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 la flore ainsi que leurs habitats ». Autrement dit, l'approbation de la DTA en ces termes conférerait une opposabilité juridique directe, et de surcroît avec un lien de conformité, à des documents qui ne sont que des témoins de la connaissance scientifique mais, pour l'instant, sans valeur juridique.

Cette mutation radicale ne semble pas souhaitable et posera immédiatement des questions d'applicabilité.

Proposition de rédaction :

« Les dispositions des documents d'urbanisme doivent conférer à ces espaces un zonage cohérent avec leur vocation et permettant d'assurer la protection de la faune et de la flore ainsi que leurs habitats ».

Une remarque identique pourrait être faite pour les espaces complémentaires.

Proposition de rédaction :

« Les dispositions des documents d'urbanisme doivent conférer à ces espaces un zonage cohérent avec leur vocation et permettant d'assurer la protection de la faune et de la flore ainsi que leurs habitats ».

Préserver les espaces agricoles stratégiques

Page 79, il pourrait être mentionné que, parallèlement à la protection réglementaire par les documents d'urbanisme, la SAFER et les Etablissements Publics Fonciers Locaux pourront être mobilisés pour acquérir des terres agricoles et ainsi assurer une pérennité foncière sur le long terme.

Favoriser la réalisation des projets d'infrastructures de l'Union Européenne et de l'Etat

En page 89 le sous-titre « préserver des conditions de réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine » est bien timide par rapport au titre général qui annonce « garantir un système de transport durable ». Le titre en question devra être revu afin d'annoncer un volontarisme et une détermination publique unanime pour l'aboutissement de cette infrastructure ferroviaire.

Proposition de rédaction :

« Réaliser dans les délais les plus rapprochés la Liaison Ferroviaire Transalpine et ses accès depuis Lyon »

Les objectifs de reports modaux de la route vers le rail, y compris pour le transport de personnes, ne seront tenus que via la réalisation de la nouvelle infrastructure ferroviaire précitée et une amélioration significative des infrastructures ferroviaires existantes. Tout en sachant que la DTA n'est pas un document de programmation, il est nécessaire de mentionner explicitement le projet d'amélioration des capacités ferroviaires sur le tracé Montmélian - Chambéry - Aix les Bains - Albens - Rumilly - Annecy, afin de desservir correctement le nord du sillon alpin.

Restreindre la création de diffuseurs

En page 92, la déclinaison de ce paragraphe est particulièrement stricte et peu justifiée sur le fond. Une application à la lettre entraînerait l'impossibilité de réaliser plusieurs projets présents sur notre territoire et concernant l'A41 (diffuseur au droit d'Albens, croisement RD991/A41 sur Sonnaz, au droit d'Alpespace et concernant Saint Pierre d'Albigny).

Ce paragraphe devrait donc être rédigé de manière plus nuancée, tout en intégrant la nécessaire priorité qui doit être donnée aux transports collectifs et modes doux.

Proposition de rédaction :

« 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 où l'intérêt d'un tel diffuseur dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs est démontrée, ou si les diffuseurs envisagés permettent d'utiliser au mieux les capacités routières existantes plutôt que de créer de nouvelles infrastructures ».

Loi littoral (Carte D)

La carte D fait figurer les principes des coupures d'urbanisation au titre de l'article L.146-2. La flèche concernant la commune de Tresserve s'enfonce très profondément dans l'espace urbanisé actuel et perd alors de son sens.

Proposition de modification : réduction de la partie nord de la flèche d'un kilomètre au minimum.

Remarques diverses

Tout au long du texte les formulations alternent entre « document d'urbanisme » et « documents d'urbanisme locaux ». Est-ce intentionnel, et si oui, comment faut-il comprendre cette distinction ?

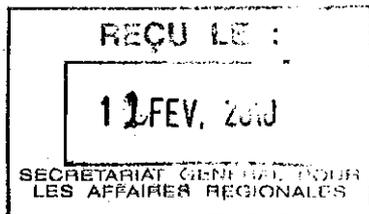
Certaines statistiques datent de plusieurs années en arrière, si les sources existent, alors elles devraient utilement être actualisées.

Nous sommes satisfaits de noter que, comme nous l'évoquions dans notre avis précédent, la DTA est l'occasion de réaffirmer la nécessité de réaliser des SCOT sur l'ensemble du territoire concerné. En déclinaison les prescriptions sont plus ou moins contraignantes s'il y a SCOT ou non. Par exemple nous lisons en page 79 : « *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.* » ou page 81 « *En l'absence de SCoT et dans les zones où la ressource en eau est rare, les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir que des augmentations de capacités d'accueil limitées.* ».

Jean-Luc RIGAUT

PRÉSIDENT de l'AGGLO
Maire d'ANNECY
CONSEILLER GENERAL

Annecy, le - 4 FEV. 2010



Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la Région Rhône-Alpes
106, rue Pierre Corneille
69003 LYON

Nos réf : 1002.022.CV.JLR.MJ
Dossier suivi par Christophe VANDEPOORTAELE

Objet : Délibération du Conseil de Communauté de l'agglomération d'Annecy
concernant la Directive Territoriale d'Aménagement.

Cher Monsieur le Préfet de Région,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la délibération, votée par le Conseil de Communauté de l'agglomération d'Annecy, du 28 janvier 2010 concernant le projet de DTA.

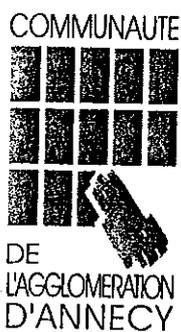
Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

et les plus cordiaux.
Le Président de la C2A,


Jean-Luc RIGAUT.

P.J : 1



**Extrait du registre
des délibérations du Conseil de Communauté de
l'Agglomération d'ANNECY**

SEANCE du 28 janvier 2010

L'an deux mil dix

Le vingt huit du mois de janvier à dix huit heures

Nombre de membres en exercice	101
Présents et représentés	96

Le CONSEIL de COMMUNAUTE de l'AGGLOMERATION d'ANNECY, dûment convoqué en séance officielle le 21 janvier 2010, s'est réuni à l'Espace Périaz à Seynod en séance ordinaire sous la présidence de M. Jean-Luc RIGAUT, Président.

Etaient présents

MM. AMOUDRY, BERNARD, Yvon BOSSON, BOUTRY, BRUYERE, Roland DAVIET, DELATTRE, DESILLE, FRANÇOIS, GRIOT, LESIMPLE, PICCONE, Mmes CAMUSSO, GILLET de THOREY, GUICHARD, Geneviève METRAL, PIMONOW, Vice-Présidents

MM. BANET, BARRY, BASSAN, BASSO, BEAUDET, Patrick BOSSON, BOUVET, BRAS, CARRÉ, CHAPPUIS, CHENU, CHERASSE, CHOSSAT, COUTAGNE, Alain DAVIET, DUMONT, DUPERTHUY, GARCIN, GOUILLER, HAZARD, JEANTET, JOURNET, LAPIERRE, LAVOREL, LE GOFF, MANGIAROTTI, MUGNIER, NEIGEAT, PACORET, PAGET, PHILIPPE, PIGNARRE, RADICE, REVEL, ROBERT, ROSAIN, SCAVINI, VEYRAT, VINDRET, VIOTTO, Mmes ALLANTAZ, ANDRÉ, BRASIER, CANET, CHOTIN, DAGOD, FIARD, FITTE-DUVAL, FOSSORIER, GAGET, GRILLET, GRUFFAZ, LASSALLE, Josiane METRAL, PAGE, QUOEX DAL GOBBO, RAYOT, ROTH, SCOTTON, SYLVESTRE-GROS-MAURICE, TARPIN, Conseillers Communautaires

Avaient donné procuration

M. ACCOYER à Mme ALLANTAZ, Mme PROVENT à M. LESIMPLE, Vice-Présidents

M. ASSOUS à M. GOMEZ, M. BAUQUIS à M. DESILLE, Mme BERTHOLIO à M. BOURGEAUX, M. BESSON à Mme CAILLET, M. BILLET à Mme ROTNIEMER, M. CATON à M. RAUNICHER, M. CIONI à Mme Geneviève METRAL, M. DJELEB à M. CARRÉ, Mme DRUZ AMOUDRY à Mme FIARD, M. GERY à Mme AUCHABIE, M. LEVET à M. REY, M. PASSERON à Mme RAYOT, M. PELLICIER à M. FOURNIER, M. PITTE à Mme CANET, M. PUTHOD à Mme DAGOD, Conseillers Communautaires.

Etaient excusés

MM. BOISSIER, DELZORS, DESHAIRES, FABBIAN, et GUIVET, Conseillers Communautaires

M. DELATTRE est désigné en qualité de Secrétaire de séance.

OBJET

2010 / 19 – DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES DU NORD - AVIS DE LA C2A

M. GRIOT, rapporteur

PRÉF. BUREAU
HAUTE SAVOIE
- 3 FEV. 2010

Délibération
Date d'affichage
- 3 FEV. 2010
Déposée en Préfecture le
- 3 FEV. 2010

I – Le contexte national

Créée par la loi du 4 février 1995, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est définie par l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme.

Cette directive fixe, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Elle fixe les principaux objectifs de l'État 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.

Ce document précise également les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral, adaptées aux particularités géographiques locales.

Il existe six DTA opposables : aire métropolitaine lyonnaise (2007), Alpes maritimes (2003), bassins miniers nord-lorrains (2005), Bouches-du-Rhône (2007), estuaire de la Loire (2006), estuaire de la Seine (2006).

II – La procédure d'élaboration de la DTA des Alpes du Nord

Prescrite le 27 juillet 2007 par le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, la DTA des Alpes du Nord concerne les départements de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie. Le diagnostic et les objectifs généraux de la DTA sont ceux du livre blanc des Alpes du Nord, approuvé le 6 mars 2006 par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires.

La DTA est élaborée sous la responsabilité du Préfet de la Région Rhône-Alpes, en coproduction avec la région, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissements ainsi que les communes de plus de 20.000 habitants et les groupements de communes compétents en matière de réaménagement de l'espace ou d'urbanisme (dont les syndicats mixtes d'élaboration des schémas de cohérence territoriale - SCOT) et les comités de massifs.

L'avis des personnes associées sus-mentionnées sur la DTA est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine par un courrier en date du 3 novembre 2009. Le projet sera ensuite soumis à enquête publique. La directive éventuellement modifiée pour tenir compte de ces avis sera approuvée par décret en Conseil d'État prévu à l'été 2010.

Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord est le document publié par les services de l'Etat sur le site internet www.dta-alpesdunord.fr.

Le SCOT du bassin annécien devra être compatible avec la DTA. Les plans locaux d'urbanisme des communes de la C2A devront être compatibles avec les orientations du SCOT.

III – La composition du document et les objectifs de la DTA des Alpes du Nord

La DTA est composée de 4 chapitres présentés ci dessous :

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 transports 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.

CHAPITRE 4 : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET RECOMMANDATIONS

- 4.1 La mise en oeuvre 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.

Les objectifs et les orientations présentés dans les chapitres 3 et 4 de la DTA indiquent que, dans le cadre d'un territoire multipolaire structuré des Alpes du Nord autour du sillon alpin et des vallées, la C2A fait partie des 4 pôles urbains majeurs.

Ces pôles urbains majeurs doivent permettre d'accueillir environ 40 % de la croissance démographique du territoire de la DTA, avec la production d'au moins 25 % de logements sociaux parmi la production totale de logements.

Les conditions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs devront être planifiées en priorité au sein de la surface actuellement urbanisée ou à défaut au travers d'extensions respectant les principes suivants : la polarisation, l'économie d'espaces, la coordination entre urbanisation et développement du transport collectif, la prise en compte des risques naturels, la mixité et la qualité des espaces urbanisés.

Les objectifs et les orientations de la DTA des Alpes du Nord rejoignent ceux de la C2A, soucieuse de préparer son avenir par un aménagement harmonieux de son territoire et du cadre de vie de ses habitants, en préservant ses paysages et ses espaces naturels et agricoles, au service de sa compétitivité, d'une efficacité de fonctionnement et de son attractivité.

IV - Les remarques formulées par la C2A dans le cadre de l'élaboration de la DTA des Alpes du Nord

La C2A a été consultée une première fois sur l'avant-projet de DTA, à la fin de l'année 2008. Le Bureau de la Communauté de l'agglomération d'Annecy a adressé, par courrier du 26 janvier 2009, un avis au Préfet de Région comportant plusieurs remarques et propositions :

- ◆ La DTA ne doit être applicable sur un territoire qu'en cas d'absence de SCOT.
- ◆ La cartographie du périmètre de l'agglomération ne correspondait pas à son rayonnement. La structuration multipolaire ne prenait pas en compte des pôles complémentaires. La carte présentée (page 67) prend en compte les remarques formulées en proposant une nouvelle représentation graphique.
- ◆ La modernisation de l'axe Chambéry / Annecy / Genève est une priorité. Cette remarque a été prise en compte dans le document (page 91).
- ◆ Concernant les Jeux Olympiques d'hiver 2018, il a été ajouté le paragraphe suivant (page 61) :
« Par ailleurs, la Ville d'Annecy et le Département de la 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 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. »

Concernant la production de logements, l'objectif de la DTA prévoyant 25 % de logements locatifs aidés parmi la production totale de logements répond aux besoins du territoire et rejoint les objectifs du PLH et de ses programmations pluriannuelles.

En effet, ces dernières années, l'effort soutenu des communes a permis, entre 2000 et 2008, de produire 29 % de logements locatifs aidés familiaux et très sociaux et 37 % de logements sociaux décomptés conformément à la loi de décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains. En outre, le programme pluriannuel en cours de réalisation prévoit plus de 30 % de logements locatifs aidés familiaux et très sociaux parmi la production annuelle moyenne de plus de 1.000 logements dans l'agglomération.

En conclusion, le Conseil de communauté décide d'émettre un avis favorable sur le projet de DTA des Alpes du Nord, dans le cadre des dispositions prévues par le projet de loi du Grenelle II, sous réserve que soient prises en compte les propositions suivantes, déjà formulées dans le courrier daté du 26 janvier 2009 concernant l'avis sur l'avant-projet :

1) Les orientations et prescriptions de protection des espaces naturels et agricoles au sud de l'agglomération, avec notamment la coupure d'urbanisation et la préservation d'un corridor écologique, doivent permettre d'aménager la zone d'activités économiques d'intérêt communautaire de Seynod / Montagny les Lanches, en lien avec le diffuseur Annecy Sud sur l'autoroute A 41.

2) En terme d'infrastructures de transports et ferroviaires, il est proposé que soit clairement indiqué que la modernisation de l'infrastructure ferroviaire Chambéry / Annecy / Genève soit complétée par la mise à deux voies entre Aix les Bains et Annecy. La réalisation du bouclage complet du contournement routier d'Annecy, avec son projet de transports en commun en sites propres (en surface et en tunnel), tant vers le nord que vers le sud de l'agglomération, doit être clairement mentionnée. En effet, la C2A réaffirme son attachement à l'équilibre de l'offre de transports entre les différents modes, en partageant la priorité de structuration et d'urbanisation liée aux transports collectifs et modes doux.

3) Au-delà des Jeux Olympiques d'hiver 2018, la DTA doit aussi permettre aux stations de ski de prendre en compte les enjeux de développement durable afin de garantir des possibilités d'évolution en lien avec le marché de l'économie du tourisme et des loisirs. Il convient de favoriser l'accès en mode doux aux sites touristiques importants.

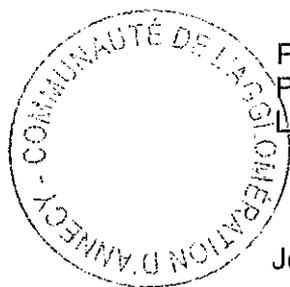
4) Concernant la délimitation des espaces proches du rivage dans l'agglomération d'Annecy sur la carte (annexée au chapitre 4 du projet de DTA), la déclinaison cartographique de l'application de la loi littoral peut être de nature à générer des difficultés de traduction dans les documents d'urbanisme locaux.

Il est proposé que le site Albigny / Impérial soit défini comme « secteur à enjeux » permettant de développer des projets d'intérêt majeur qui seraient identifiés dans le SCOT.

5) Concernant le volet économique, il est proposé que la DTA donne une plus grande liberté dans la création de parcs d'activités sans lier systématiquement la création de nouvelles zones économiques aux principes de mixité des activités et de l'habitat.

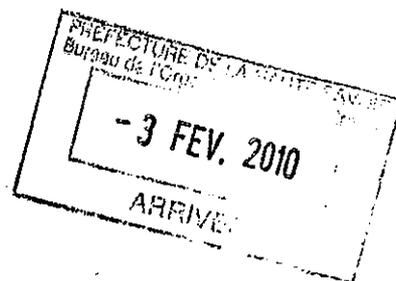
- ADOPTÉ À LA MAJORITÉ -

AINSI DELIBERE ont signé au registre le Président et les membres présents à la séance,



Pour extrait conforme
Pour le Président et par délégation,
Le Directeur Général,

Jean-Claude BELAÏDI.



PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES
- 2 FEV. 2010
SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

COMMUNAUTE de
COMMUNES de la
TOURNETTE



Talloires le 1^{er} Février 2010

Mr le Préfet de Région
31 rue Mazenod
69426 LYON cedex 03

V. M. C.

Objet :
DTA remarques de la Communauté de Communes de la Tournette

Monsieur le Préfet,

Veillez trouver ci-dessous les remarques de la Communauté de Communes de la Tournette concernant la DTA Alpes du Nord :

Tout d'abord sur le plan de la méthodologie d'élaboration de la DTA, la CCT ne peut que regretter la lenteur initiale du processus (1997-2006) pour ensuite aller à marche forcée sans dialogue mais avec seulement une information « venue du ciel ».

Il est en effet regrettable que les services de l'Etat aient pris des orientations sans en parler aux collectivités territoriales. En particulier **le principe des coupures d'urbanisation sur le territoire des lacs alpins** et notamment de la CCT méconnaît même l'urbanisation existante (la coupure d'urbanisation au niveau du hameau des Granges à Talloires ne peut excéder 100 m de large ; est-ce bien à l'échelle de la DTA ?) (Le hameau des Balmettes à Talloires qui comprend environ 35 logements est situés en pleine coupure d'urbanisation).

On peut ajouter qu'il est regrettable que **la délimitation des espaces proches du rivage**, imposée par la DTA sans aucune concertation, repousse l'urbanisation sur les coteaux alors que ceux-ci sont visibles de partout et font partie du paysage des lacs et sont donc à protéger d'autant que, sur les bords du lac d'Annecy, les rives sont déjà urbanisées au niveau du grand lac.

Le document semble opposer urbanisation et agriculture. Si pareille opposition peut se concevoir dans les secteurs fortement agricoles elle n'est pas envisageable pour les secteurs fortement touristiques. En effet dans ceux-ci l'agriculture a aussi une fonction d'entretien des paysages.

L'absence de prise en compte réelle de la vocation touristique des grands lacs alpins est regrettable. Comment peut-on à ce point ignorer un secteur économique d'importance ?

Les quatre communes de la CCT sont classées dans les bourgs et villages.

A ce titre les documents d'urbanisme locaux devraient se fonder sur des capacités d'accueil correspondant à une croissance démographique inférieure à celle du territoire de la DTA, c'est-à-dire 1.2% .

Ceci est en totale contradiction avec :

- Le maintien voire le développement des services de proximité, rendus de plus en plus nécessaires, en particulier du fait du vieillissement de la population.
- La création de logements aidés, pour loger les jeunes originaires de notre territoire et les employés de nos entreprises en particulier de celles à vocation touristique et de services. En effet l'activité touristique est génératrice de nombreux emplois qui sont de plus en plus difficiles à pourvoir en raison du manque de logements adaptés.

En effet, dans nos communes de la CCT, où l'intérêt paysagé et les équilibres sont forts, il ne reste à urbaniser que deux types de terrains :

- Des espaces interstitiels en zones pavillonnaires, en général petits et où le détachement de parcelles est facilité par une volonté de densification imposée par la loi SRU.
- Des zones à urbaniser à court terme plus conséquentes, possédant dans leur périphérie l'ensemble des réseaux et commodités nécessaires. C'est dans ce type de zones, exclusivement, que nous pouvons développer des programmes de mixité sociale, suffisamment importants pour que mixité et importance du programme permettent leur réalisation sur un territoire où le foncier est excessivement cher.

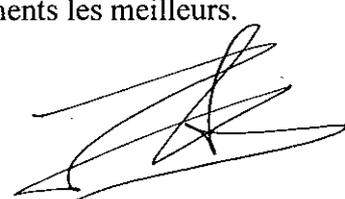
D'autre part l'accroissement actuel de la population des communes de la CCT dépasse le seuil des 1.2% et ceci malgré des surfaces à bâtir minimales importantes imposées dans les anciens POS. Dans la mesure où le détachement de parcelles est possible du fait de la taille importante des terrains, et si l'on devait respecter le taux de 1.2% indiqué dans la DTA, les zones AU ne pourraient rester constructibles. Et c'est justement dans ces zones que l'on peut faire des logements aidés, comme le prévoit le PLH dont la CCT est dotée ; et, encore une fois, le besoin de logements aidés est fondamental pour les emplois existants et à créer sur le territoire de la CCT . Comment dans ce cadre « **garantir le droit au logement par une offre diversifiée accessible à tous ?** »

De ces observations découle la proposition que la croissance démographique limitée à 1.2% ne peut s'entendre à l'échelle d'une commune ou d'une communauté de communes mais à l'échelle du territoire de la DTA dans son ensemble ce qui permettrait de prendre en compte les particularités géographiques et économiques de chaque territoire.

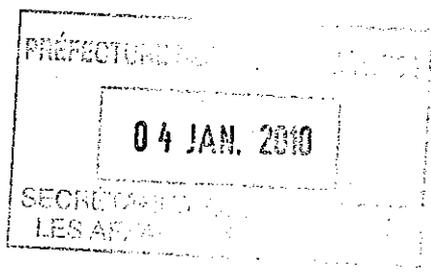
L'absence de mention du passage de la voie ferrée Chambéry-Annecy à deux voies est une erreur fondamentale qui ne permettra pas à Annecy de jouer son rôle de pôle urbain majeur.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Président
Jean FAVROT



Communauté de Communes de la Tournette



Bonneville, le 28 décembre 2009

M.

**PREFECTURE DE REGION RHONE ALPES
SCAR
Monsieur le Préfet
31, Rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03**

Votre interlocuteur : Stéphanie MUGNIER, Directrice Générale Adjointe
Tel : 04.50.97.51.58- Fax : 04.50.97.51.73 - Courriel : s.mugnier@ccfg.fr
Nos Réf : n° **3060** /2009
Vos références : *Affaire suivie par Anne GUILLABERT réf 76/09*
Objet : Avis sur Directive territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

La Communauté de Communes Faucigny Glières a débattu du projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord en séance de son conseil du 10 décembre 2009.

Vous trouverez ci-joint la délibération n°06/10/09 par laquelle la CCFG émet un avis favorable au projet de DTA présenté, avec toutefois un certain nombre de remarques visant à apporter des compléments au chapitre des « Orientations » :

• Structuration multipolaire / urbanisation :

Le secteur de Bonneville est identifié (sur le périmètre de son SCOT et de son intercommunalité) en qualité de « Pôle complémentaire » de la DTA au même titre que La Roche sur Foron et Cluses. Sur ce point, le conseil communautaire exprime le souhaite d'afficher une cohérence avec le chapitre 4 « Mesures d'accompagnement et recommandations » de la DTA qui préconise « un principe de gouvernance [...], de planification et de solidarité aux bonnes échelles » en sollicitant un complément rédactionnel : « la moyenne vallée de l'Arve est structurée autour de ces 3 pôles complémentaires distincts, équilibrés, tant en terme de population que fiscalement ».

Le conseil souhaiterait également que soit confortée dans la DTA l'exclusivité de l'approche intercommunale et la fiscalité commune pour toute nouvelle zone industrielle.

• Espaces naturels :

Le conseil souhaiterait que la DTA puisse être garante de l'identification et de la préservation des trames vertes et bleues dans les documents d'urbanisme locaux, en

Communauté de Communes
Faucigny Glières
56, place de l'Hôtel de ville
74130 Bonneville - F
Tél. (+33) 04 50 97 51 58
Fax (+33) 04 50 97 51 73
Email : courrier@ccfg.fr
www.ccfg.fr
n° sîret 20000017200011
Code APE 751A



complément des outils de protection réglementaire des espaces (ZNIEFF, zones humides...) afin d'assurer les bonnes conditions de la pérennité de la biodiversité (cf Loi Grenelle).

- Tourisme respectueux de l'environnement

Le conseil sollicite un complément au titre des orientations des la DTA afin de permettre les extensions ou connexions entre domaines skiables (sous réserve, effectivement, des incidences notables sur l'environnement et les ressources naturelles) d'une part pour conforter le produit touristique, de l'adapter aux évolutions, mais également pour positionner les Alpes du nord en capacité d'accueillir de grands événements sportifs et ou internationaux.

- Principes directeurs

Le conseil souscrit aux mesures d'accompagnement et recommandations décrites au chapitre 4 de la DTA: « *pour répondre au mieux aux objectifs identifiés dans la DTA et mettre en œuvre 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* » ; en ce sens, la garantie du développement équilibré et durable du sillon alpin doit s'appuyer sur des intercommunalités de projet solidaires.

Vous remerciant par avance de la prise en considération de cet avis,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de ma haute considération.

Martial SADDIER
Président

COM... COMMUNES
FAUGNY-TOULIERES

Copies :

Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie

Monsieur le sous-préfet de Bonneville

Monsieur le Président du Conseil Général de la Haute Savoie

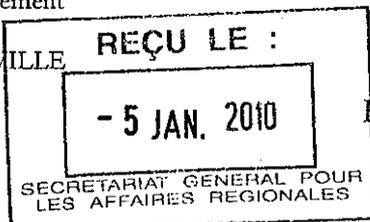


Département
de la
HAUTE-SAVOIE

République Française

**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
FAUCIGNY-GLIÈRES**

Arrondissement
de
BONNEVILLE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 2009

**OBJET : DIRECTIVE TERRITORIALE
D'AMENAGEMENT (DTA) DES
ALPES DU NORD -- AVIS DE LA
CCFG**

L'an deux mil neuf, le dix du mois de décembre à vingt heures, le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni à la salle des fêtes de Brison, sous la présidence de Monsieur Martial SADDIER, Président.

Nombre de délégués titulaires
En exercice 42
Nombre de délégués
Présents 34
Absent(s) ayant désigné un
mandataire 2
Absent(s) 6

VOTE :
Pour : 36
Contre : 0
Abstention : 0

- **DÉLÉGUÉS TITULAIRES** : Monsieur MERMIN Jean-Pierre, Madame MARGOLLIET Julia, Messieurs CACHAT Geoffroy, JANIN Edmond, SADDIER Martial, BOISIER Lucien, VALLI Stéphane, SERVOZ Claude, Mesdames BOUVERAT Christelle, JIMENEZ Dominique, Monsieur NAVARRO-JURADO Daniel, Mesdames DESPAUX Agnès, COUDURIER Madeleine, Mademoiselle COUDURIER Ludivine, Messieurs MOENNE-LOCCOZ Clément, MOENNE-LOCCOZ Patrick, BOISIER Adrien, PATRY Gwenaël, SAVOINI Serge, FILLION Jacky, ANCRENAZ Gilles, Madame SCHLEGEL Gilda, Messieurs CHUARD Marc, PICOLLET-PELLET Pierre, Madame CHABOUD Loëtitia, Messieurs HUDRY Michel, CAULLIREAU Alex, SOLLIET Alain, Madame AVOGADRO Murielle, Monsieur SARREBOUBEE Christian, Madame GLIERE-VALMAGGIA Lucienne, Messieurs DUCROUX Fabrice, MASSAROTTI Yves
- **DÉLÉGUÉS SUPPLÉANTS** : Monsieur FUSEAU Dominique représentant Madame TAVERNIER Laëtitia

DÉLÉGUÉ(S) AYANT DÉSIGNÉ UN MANDATAIRE : Monsieur TARDY Luc a donné pouvoir à Monsieur CACHAT Geoffroy, Mademoiselle EL BOUGRINI Amale a donné pouvoir à Monsieur VALLI Stéphane

DÉLÉGUÉ(S) ABSENT(S) NON SUPPLÉÉ(S) OU REPRÉSENTÉ(S) : Mesdames VALLET Marie-Pierre (excusée), ROGUET Nathalie, PRATS Paulette, Mademoiselle PINOT Caroline, Messieurs MERMOUX Serge (excusé), CAULY Michel

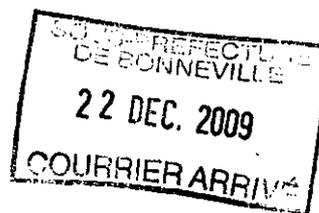
Monsieur Adrien BOISIER a été désigné secrétaire de séance.

Délibération certifiée
exécutoire par le Président
compte-tenu
de sa réception
en Sous-Préfecture
le 22 DEC. 2009

et de sa publication
le 10 DEC. 2009

Par délégation du Président
Stéphanie MUGNIER
Directrice Générale Adjointe

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
FAUCIGNY-GLIÈRES



Le document complet est disponible auprès des services de la Communauté de communes et consultable sur le site Internet de la DTA : <http://www.dta-alpesdunord.fr/les-orientations-a-valeur-prescriptive.html>

VU l'arrêté préfectoral n°2009-3186 du 20 novembre 2009 approuvant les statuts modifiés de la Communauté de Communes Faucigny-Glières, et notamment l'article « 7.1.a - Aménagement de l'espace communautaire » et sa compétence spécifique SCOT ;

VU l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme qui stipule que les projets de Directives Territoriales d'Aménagement doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées : régions, départements, communes chefs-lieux d'arrondissement et communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et comité de massif ;

VU le SCOT Faucigny Glières arrêté le 03 décembre 2009 ;

CONSIDÉRANT le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, reçu à la CCFG le 09 novembre 2009 ;

Les Directives territoriales d'aménagement (DTA) peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, 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. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des principales infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Les Schémas de Cohérence territoriale doivent être compatibles avec les DTA approuvées, ainsi que les documents d'urbanisme locaux (POS, PLU, cartes communales).

La DTA relève principalement dans son diagnostic une dynamique de croissance manifeste des Alpes du Nord au cours des 20 dernières années : 14 000 habitants et 5 400 emplois supplémentaires entre 1990 et 1999, puis près de + 8% de population de 1999 à 2006 alors que la région Rhône-Alpes n'enregistrait que 6.5%. Toutefois ces croissances ont été observées de manière plus prononcées dans les territoires périurbains ou à dominante rural, consommant 700 m² urbanisé nouveau pour chaque habitant ou emploi supplémentaire. Le genevois haut-savoie et la vallée de l'Arve sont identifiés parmi les secteurs soumis à plus forte pression, générant besoins en logements, déplacements, nuisances et risques au regard des ressources naturelles, agricoles et des respects des grands équilibres.

Il rappelle également le dynamisme de son activité touristique et économique, tous deux soumis à un contexte de mondialisation et de concurrence internationale, les limites du réseau de transports (ferroviaire, routier, autoroutier) actuel et l'accessibilité contrainte aux massifs.

Il est également noté que, à échelle de la vallée de l'Arve et jusqu'aux massifs touristiques Est du département de la Haute-Savoie, seul le secteur de Bonneville est pourvu en matière de planification intercommunale (SCOT Faucigny Glières) pour s'organiser et construire des réseaux de solidarité capables de faire face à ces constats d'ordre économique, social et environnemental. La DTA souligne aussi que les démarches d'organisation métropolitaines (agglomération franco-valdo-genevoise – incluant désormais la CCFG) renforcent la cohérence interne du territoire et l'accompagne dans sa dynamique de structuration.

Les Alpes du Nord doivent anticiper la poursuite de la croissance, qui, si elle se poursuivait à rythme identique, conduirait à accueillir 120 000 habitants à horizon 2020 et pourrait menacer son attractivité et la durabilité de son développement.

Face à ces constats et enjeux, qui se situent à une échelle plus lointaine que les SCOT et les PLU, l'Etat propose aux collectivités une stratégie d'aménagement afin d'aborder ces problématiques dans leur globalité : la DTA des Alpes du Nord souhaite fixer des principes pour garantir le respect des grands équilibres du développement durable, sur la base des grandes orientations suivantes (extrait synthétique), et avec lesquelles les SCOT (et les PLU en l'absence de SCOT) devront être compatibles :

STRUCTURER LE TERRITOIRE MULTIPOLAIRE DES ALPES DU NORD AUTOUR DU SILLON ALPIN ET DES VALLÉES ADJACENTES

- Pour accueillir la croissance démographique, organiser l'urbanisation en « pôles urbains majeurs » (destinés à accueillir la majorité de la croissance future de la population), « pôles complémentaires », et « territoires d'équilibre » (pôles locaux, bourgs et villages) et :
 - Décliner l'organisation en pôles d'équilibre (démographie, économie) à échelle des territoires intercommunaux
 - Retenir le principe d'économie de l'espace pour l'urbanisation résidentielle et les formes de bâti ; favoriser l'urbanisation en épaisseur

- Coordonner l'urbanisation et l'offre de transport, en ce sens, organiser les projets urbains autour des points nodaux tels que les gares
- Favoriser l'offre diversifiée de logement et développer des éco-quartiers
- Maîtriser les formes de croissance urbaine par des coupures d'urbanisation.
- Assurer les conditions du développement économique de ce territoire en structurant l'offre aux entreprises et en soutenant les pôles de compétitivité :
 - Favoriser le développement économique dans la ville (rééquilibrage des emplois et des logements par une mixité des fonctions dans la ville)
 - Permettre l'extension des zones en extension et en continuité avec l'urbanisation existante, à échelle intercommunale et de préférence dans le cadre d'un SCOT
- Assurer la protection des habitants contre les risques naturels, le risque d'inondation apparaissant comme la principale menace en raison des changements climatiques et :
 - Localiser l'urbanisation dans des secteurs n'aggravant pas les risques ou les populations exposées
 - Réduire la vulnérabilité des centres de secours et des activités nécessaires à la gestion des risques
 - Les dispositions de gestion des eaux pluviales devront être prévues dans les PLU

Le secteur de Bonneville est identifié (sur le périmètre de son SCOT et de son intercommunalité) en qualité de « Pôle complémentaire » de la DTA au même titre que La Roche sur Foron et Cluses. Sur ce point, le Conseil communautaire exprime le souhait d'afficher une cohérence avec le chapitre 4 « Mesures d'accompagnement et recommandations » de la DTA qui préconise « un principe de gouvernance [...], de planification et de solidarité aux bonnes échelles » en sollicitant un complément rédactionnel : « la moyenne vallée de l'Arve est structurée autour de ces 3 pôles complémentaires distincts, équilibrés, tant en terme de population que fiscalement ».

Le Conseil souhaiterait également que soit confortée dans la DTA l'exclusivité de l'approche intercommunale et la fiscalité commune pour toute nouvelle zone industrielle.

PRÉSERVER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS ET RURAUX ET LES RESSOURCES

- Retenir un principe général de préservation et de valorisation des "corridors écologiques" et des zones humides
- Préserver au sein des PLU les zones agricoles stratégiques délimitées par les SCOT à leur échelle et :
 - Identifier, valoriser et protéger dans les PLU des espaces naturels et agricoles à l'intérieur du tissu urbain et périurbain
- Préserver les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine de montagne, et notamment le Môle, le plateau des Glières, le patrimoine de la résistance aux Glières, le Col de Leschaux.
- Préserver la ressource en eau et dimensionner les capacités d'accueil en fonction de sa disponibilité.

Le Conseil souhaiterait que la DTA puisse être garante de l'identification et de la préservation des trames vertes et bleues dans les documents d'urbanisme locaux, en complément des outils de protection réglementaire des espaces (ZNIEFF, zones humides...) afin d'assurer les bonnes conditions de la pérennité de la biodiversité (cf Loi Grenelle).

PROMOUVOIR UN TOURISME RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

- Face aux défis des évolutions climatiques et des évolutions de la demande, inscrire l'urbanisation touristique dans une perspective de développement durable : mutation des équipements, économie d'espace et d'énergie, développement des transports collectifs, qualité de l'hébergement des populations saisonnières et permanentes...

Le Conseil sollicite un complément au titre des orientations de la DTA afin de permettre les extensions ou connexions entre domaines skiables (sous réserve, effectivement, des incidences notables sur l'environnement et les ressources naturelles) d'une part pour conforter le produit touristique, de l'adapter aux évolutions, mais également pour positionner les Alpes du nord en capacité d'accueillir de grands événements sportifs et ou internationaux.

GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT DURABLE DANS LES ALPES DU NORD

- Préserver les conditions de réalisation
 - des grands projets de l'Europe et de l'Etat, comme la Liaison Ferroviaire Transalpine et ses accès depuis le Sillon alpin
 - des projets routiers et ferroviaires d'accès au Sillon alpin et à l'agglomération franco-genevoise.
- Faire évoluer les politiques de transport vers des modes qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Optimiser les infrastructures existantes, limiter l'urbanisation aux abords des infrastructures routières, enfin favoriser les transports collectifs pour l'accès aux stations de montagne (ainsi que les transports collectifs par câble en desserte de massifs).

CES PRESCRIPTIONS S'APPUIERONT SUR DE GRANDS PRINCIPES DIRECTEURS:

- Maîtrise et organisation d'une croissance urbaine qui soit économe en consommation d'espaces encourageant l'urbanisation compacte avec des limites nettes vis-à-vis des espaces naturels et la nécessité de « refaire la ville sur la ville »
- Lutte contre les conurbations et les colmatages d'urbanisation en fond de vallée
- coordination entre urbanisation et développement d'un réseau structurant de transport collectif
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable et de l'attractivité du territoire.

Le Conseil souscrit aux mesures d'accompagnement et recommandations décrites au chapitre 4 de la DTA : « pour répondre au mieux aux objectifs identifiés dans la DTA et mettre en œuvre 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 » ; en ce sens, la garantie du développement équilibré et durable du sillon alpin doit s'appuyer sur des intercommunalités de projet solidaires.

Les diagnostics et enjeux présentés dans la DTA témoignent d'analyses similaires avec le SCOT Faucigny Glières arrêté le 03 décembre 2009 en termes d'évolutions du territoire, de développement de l'urbanisation, de la consommation foncière, de la nécessité de préserver les corridors biologiques majeurs. Aussi, le Conseil communautaire émet un avis favorable aux orientations proposées dans le cadre de la DTA visant à organiser une stratégie d'aménagement durable à échelle des Alpes du Nord et apportera sa contribution par l'apport des différentes remarques exprimées ci-avant.

En ce qui concerne la compatibilité du SCOT Faucigny Glières avec les orientations de cette future DTA (qui doit être soumise à enquête publique pour être approuvée), il est rappelé que le SCOT a intégré l'ensemble des orientations générales chemin faisant, car les 2 démarches ont été conduites en simultané. A titre d'exemple, en matière de développement territorial, la CCFG appartient à la catégorie des « pôles complémentaires » qui doivent être aptes à accueillir 20% de la croissance démographique du territoire de la DTA, soit près de 3 000 logements par an (dont 25% de logements sociaux au moins en pourcentage des constructions annuelles à venir). Ces orientations ont été prises en considération dans le SCOT et dans le PLH au même titre que les principes de respect des grands équilibres énoncés ci-dessus.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE**A L'UNANIMITÉ**

- **ÉMET** un avis favorable à la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant légal à transmettre les remarques formulées par le Conseil communautaire de la CCFG à Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant légal à signer tout document afférent.

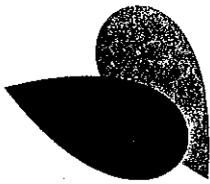
Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus,
Pour copie conforme,

LE PRÉSIDENT,

MARTIAL SADDIER

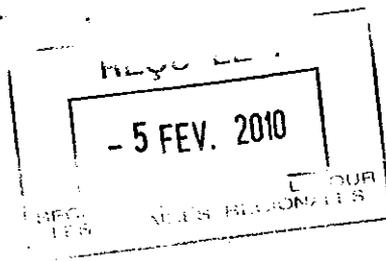


La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de la publication, d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif compétent ou d'un recours gracieux auprès du Président de la Communauté de communes, étant précisé que celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Pour une délibération relevant du contentieux électoral, l'article R119 du Code électoral s'applique : recours dans un délai de cinq jours.



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération
SERVICE Aménagement du territoire
suivi par Frédéric FROMAIN



105

**Monsieur le Préfet de la région
Rhône-Alpes**
Préfecture de la région Rhône-Alpes
31, rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

Annemasse, le 1^{er} février 2010

Courrier en recommandé avec A/R

OBJET **Projet de DTA des Alpes du Nord – Avis de la Communauté d'agglomération « Annemasse-les-Voirons Agglomération »**

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la consultation que vous avez engagée par courrier reçu le 9 novembre 2009, j'ai l'honneur de vous transmettre l'avis officiel d'Annemasse Agglo sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, délibéré en Bureau communautaire.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,
Robert BORREL



Pièce-jointe :

- avis officiel d'Annemasse Agglo sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord (délibération du Bureau communautaire du 26 janvier 2010)

Annemasse - Les Voirons Agglomération

10, rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse cedex

Tél. : 04 50 87 83 00 - Fax : 04 50 87 83 22 - www.annemasse-agglo.fr

AMBILLY • ANNEMASSE • BONNE • CRANVES-SALES
ÉTREMBIÈRES • GAILLARD • JUVIGNY • LUCINGES • MACHILLY
SAINT-CERGUES • VÉTRAZ-MONTHOUX • VILLE-LA-GRAND

ARRONDISSEMENT DE
ST-JULIEN-EN-GENEVOIS

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ANNEMASSE - LES
VOIRONS - AGGLOMERATION

SIEGE : 10, RUE DU PETIT MALBRANDE 74100 ANNEMASSE

OBJET :

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

AVIS D'ANNEMASSE AGGLO
CONCERNANT LE PROJET DE
DTA DES ALPES DU NORD

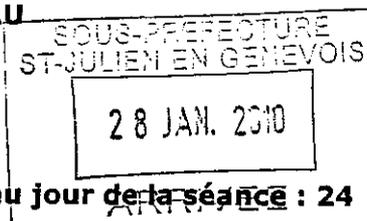
Séance du 26 janvier 2010

Convocation du 19 janvier 2010

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 24

Président : Monsieur Robert BORREL

Membres présents à la séance : Mmes AMOUDRUZ, BURKI,
DEREMBLE, MAGNIN, MONET, ROUILLAT,
MM. BALSAT, BARDET, BEDOIAN, BOCCARD, BORREL,
BOSSON, BOUVARD, CHEMINAL, DE CHIARA, DELEVAL,
DOUBLET, DUPESSEY, GIACOMINI, KERAÏM, MATHELIER,
Excusés : MM. CONDEVAUX, SOULAT, VUICHARD.



N° 2010.09

Par courrier du 3 novembre 2009 reçu le 9 novembre 2009, Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes a sollicité officiellement Annemasse Agglo pour avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, conformément à l'article L111-1-1 du Code de l'urbanisme.

Pour mémoire, cet article précise que :

« Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, 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. Elles fixent 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. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre, adaptées aux particularités géographiques locales. »

« Les directives territoriales d'aménagement sont élaborées sous la responsabilité de l'Etat (...) »

« Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine ».

« Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement (...). »

« Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7 (...) ».

Le périmètre du projet de DTA des Alpes du Nord a été arrêté en 2000¹. Préalablement à la formalisation du projet de DTA envoyé aujourd'hui pour avis, un Livre Blanc avait déjà été approuvé par le CIACT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) en 2006. A l'issue de la présente consultation, le projet de DTA sera mis à l'enquête publique. L'achèvement de la procédure devrait intervenir à l'été 2010, avec l'approbation de la directive par un décret pris en Conseil d'Etat.

Ces éléments contextuels rappelés, et après présentation du projet de DTA en séance, le Bureau communautaire, en vertu de la délibération du Conseil communautaire n°2009-283 du 25 novembre 2009, émet l'avis suivant sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord :

AVIS d'ANNEMASSE AGGLO sur le projet de DTA des Alpes du Nord

En préambule, Annemasse Agglo est très favorable au fait que le territoire des Alpes du Nord puisse être couvert rapidement d'une Directive Territoriale d'Aménagement juridiquement opposable. En effet, un tel document lui semble essentiel pour garantir une cohérence minimale dans l'aménagement du territoire à cette grande échelle, et favoriser la traduction des principes du développement durable sur l'ensemble des espaces concernés, notamment au travers des SCOT et autres documents d'urbanisme locaux.

En tant qu'EPCI porteur d'un SCOT (approuvé le 27 novembre 2007), compétent en matière de transports urbains, de programme local de l'habitat, de développement économique, d'eau et d'assainissement, et intégré dans le périmètre plus large du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Annemasse Agglo est particulièrement concernée et intéressée par le projet de DTA des Alpes du Nord.

1- Les points de convergences avec le projet de DTA des Alpes du Nord

Ce projet de DTA constitue pour Annemasse Agglo un document qualitatif sur le fond et sur la forme, représentant un important travail pour donner une lisibilité d'ensemble à la stratégie de préservation des espaces agro-naturels et de développement urbain dans les Alpes du nord.

¹ A noter que le périmètre de projet de DTA n'intègre pas la partie de l'aire de coopération franco-valdo-genevoise située dans l'Ain (Pays de Gex et Bellegarde), car « elle ne fait pas partie du massif des Alpes du Nord mais de celui du Jura ». On peut certes regretter cette décision et son manque de pertinence en terme d'aménagement du territoire. Toutefois, le périmètre de la DTA ne peut plus être modifié à ce stade de la procédure.

Il est basé sur un diagnostic riche, qui a très bien cerné les grands enjeux sur les Alpes du Nord. Annemasse Agglo partage pleinement le constat inquiétant - mais bien réel - selon lequel l'attractivité des Alpes du Nord, territoire économiquement et démographiquement dynamique et bénéficiant de paysages et d'espaces agro-naturel exceptionnels, est aujourd'hui menacée par de nombreux facteurs (étalement urbain non maîtrisé, forte consommation d'espace, tensions sur le marché immobilier, utilisation de la voiture individuelle qui reste prépondérante, fragilisation du tissu industriel, etc.).

Les enjeux plus particuliers à la Haute-Savoie du Nord, considérée par le projet de DTA comme un territoire « *soumis à très forte pression* », ont été globalement bien identifiés, en particulier l'enjeu fondamental du développement de la coopération transfrontalière.

Annemasse Agglo se félicite que la démarche du projet d'agglomération franco-valdo-genevois soit pleinement reconnue par le projet de DTA, qui mentionne dans son introduction que « 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 »².

Il convient en effet de rappeler que l'agglomération franco-valdo-genevoise constitue un espace particulièrement dynamique et attractif :

- Le dynamisme et l'attractivité de cette métropole d'environ 750 000 habitants (et qui pourrait se rapprocher des 1 millions d'habitants à échéance 2030, selon les hypothèses du projet d'agglomération franco-valdo-genevois : + 200 000 habitants et + 100 000 emplois), joue un rôle de locomotive pour les territoires du nord du sillon alpin de par son rayonnement international, ses structures intellectuelles (universités, centres de recherches, musées) ses grandes infrastructures (aéroport, grandes infrastructures de transport public, desserte autoroutière), son activité économique (organisations internationales, industries...).
- Si le « cœur » de la métropole et ses principales structures de centralité se trouvent en territoire genevois, les territoires français proches de la frontière, qui rassemblent plus de 250 000 habitants participent de cette dynamique, en connaissant une croissance très forte.
- A ce titre Annemasse Agglo, constitue un pôle d'équilibre majeur de cette métropole : 2ème pôle urbain par la démographie, elle se structure autour d'infrastructures qui permettront de relayer en territoire français la vitalité économique et les infrastructures genevoises (projet CEVA et projet Etoile Annemasse-Genève, projet de tramway, projets de développement économique...).

A travers sa partie « objectifs », le projet de DTA des Alpes du Nord traduit des choix politiques forts et une volonté de développement durable claire. La « philosophie » de ce document apparaît très proche de l'esprit dans lequel le SCOT d'Annemasse agglo a été construit. Par exemple, en matière d'espaces naturels, le projet de DTA affiche des principes de préservation que l'on retrouve dans le SCOT d'Annemasse Agglo à travers le concept de « trame verte » (protection d'un véritable système d'espaces naturels et ruraux composés d'espaces à haute valeur environnementale, d'espaces complémentaires et de corridors biologiques)³.

2 Cf page 6 du projet de DTA. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et sa Charte signée le 5 décembre 2007 sont également cités explicitement page 8.

3 Cf page 53 du projet de DTA

Annemasse Agglo note donc une réelle convergence entre les grands objectifs de préservation et de développement du projet de DTA avec ceux du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et, à une échelle plus fine, du SCOT d'Annemasse Agglo, notamment :

- Préservation forte d'un système d'espaces naturels et agricoles et des ressources naturelles et patrimoniales ;
- gestion plus économe de l'espace et principe de renouvellement urbain⁴ ;
- organisation et polarisation du développement urbain, et développement de la dimension métropolitaine⁵ ;
- limitation de la périurbanisation et maintien de grandes coupures d'urbanisation⁶ ;
- urbanisation en cohérence avec l'objectif de développement des transports collectifs ;
- limitation de l'urbanisation en fonction des capacités d'alimentation en eau potable et d'assainissement⁷ ;
- mixité des espaces urbanisés ; production d'une offre en logements diversifiée et de qualité⁸ ;
- soutien à l'activité agricole et au développement industriel ;
- etc.

En ce qui concerne les orientations juridiquement prescriptives, celles-ci apparaissent globalement fermes, ce qui est bienvenu pour assurer une préservation effective de la trame verte et limiter l'étalement urbain dans les zones périphériques aux agglomérations.

Annemasse Agglo souligne de nombreux points positifs dans ces orientations.

Elle souscrit pleinement aux grandes orientations générales affirmées pages 62 et 63 du projet de DTA, fondamentales pour orienter le développement urbain dans une logique plus durable, au-delà de la seule protection des espaces agro-naturels d'intérêt :

- **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 (...) »),

4 Cf page 51 du projet de DTA : « 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 (...). 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 »

5 Cf page 51 du projet de DTA : « 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 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. »

6 Cf page 51 du projet de DTA : « 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. »

7 Cf page 54 du projet de DTA : « 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. »

8 Cf page 52 du projet de DTA : « 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... »

- **principe d'économie de l'espace** (« localiser l'urbanisation résidentielle et économique en priorité à l'intérieur des secteurs actuellement urbanisés (...) »)
- **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 (...) »)
- **principe de prise en compte des risques naturels**
- **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 » (...) « 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 »)

En matière de protection des espaces et ressources agro-naturelles, Annemasse Agglo souligne le caractère particulièrement pertinent des orientations suivantes :

- les orientations pour préserver de grandes coupures d'urbanisation, à définir finement dans les documents d'urbanisme locaux⁹ (à titre d'exemple, entre l'agglomération d'Annemasse et Bonneville, entre Machilly et Douvaine...).
- les orientations pour assurer une protection de l'agriculture dans les zones soumises à fortes pressions (« 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 (...), la superficie des zones agricoles ne pourra être réduite », sachant que cette orientation concerne certains territoires du nord de la Haute-Savoie non couverts aujourd'hui par des démarches SCoT, comme par exemple une large partie de la Vallée Verte¹⁰).
- la reconnaissance du Massif des Voirons comme « élément du paysage naturel soumis à un objectif de protection renforcée du paysage »¹¹.
- les orientations sur la protection des espaces naturels¹²
- les orientations sur le traitement des eaux usées¹³

9 Cf pages 66 et 67 du projet de DTA.

10 Cf la carte opposable page 78 et les orientations page 79.

11 En effet, à la différence du massif du Salève, le massif des Voirons ne bénéficie pas d'une Directive paysagère, alors que sa qualité paysagère est très menacée, en raison notamment de la pression urbaine qui s'exerce sur ses coteaux. Par ce classement du massif des Voirons en tant qu' « élément du paysage naturel soumis à un objectif de protection renforcée du paysage » dans le projet de DTA, l'Etat reconnaît clairement que les modalités de protection actuelles de ce massif sont insuffisantes et inadaptées au regard de son caractère particulièrement remarquable.

12 Cf page 75 du projet de DTA

13 Cf page 82 du projet de DTA : « 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 ».

II - Les demandes de compléments et de modifications

Annemasse Agglo souhaite toutefois que des modifications, précisions ou clarifications soient apportées au projet de DTA, notamment sur certaines orientations, en réponse aux remarques ci-dessous.

1. Remarques concernant la partie « Diagnostic »

- Page 30 : le diagnostic économique reste incomplet. Pour le Genevois Haut-Savoyard, seul le potentiel du pôle d'Archamps est cité. Il conviendrait de mentionner d'autres projets, comme le site stratégique de l'Etoile Annemasse-Genève, ou encore le nouveau pôle industriel d'ALTEA sur Annemasse Agglo (qui s'inscrit dans l'objectif de soutien à l'industrie). Par ailleurs, Annemasse Agglo regrette le fait que ce diagnostic économique évoque très peu les enjeux liés au développement commercial et des services (nécessité de maîtriser et de qualifier ce développement, notamment sur les zones frontalières).
- Page 33, il est indiqué que la part de l'échange avec les territoires périurbains dans le total des déplacements d'échange est de l'ordre de 50-60 % pour Annemasse et Annecy. Ce chiffre est surévalué pour Annemasse (en raison du poids des échanges avec Genève).
- Pages 37 et 38, le diagnostic touristique évoque très peu les enjeux liés au tourisme d'affaires.
- Page 40 : la carte sur le réseau ferroviaire en 2009 contient de nombreuses erreurs : il n'existe pas encore de connexion Genève/Cornavin-Annemasse (avant réalisation du projet CEVA); il n'existe pas de liaison ferroviaire directe Genève-St Julien ; la liaison Bellegarde-Genève est directe et ne passe pas par Valleiry ; l'aéroport de Cointrin est relié à Cornavin par une ligne spécifique et n'est pas sur le tracé de la ligne Bellegarde-Cornavin.
- Page 47, il est dit que « *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* ». Il conviendrait de reformuler cette phrase, en précisant que l'agglomération annemassienne constitue bien un bassin d'emplois à part entière, mais qui est intégré dans un bassin de vie plus large, celui de l'agglomération franco-valdo-genevoise. La démarche engagée à travers le projet d'agglomération franco-valdo-genevois permet d'aborder les enjeux à l'échelle de ce grand bassin de vie transfrontalier.

2. Demandes de modifications concernant les orientations opposables

a) Sur le terme de « Genevois de Haute-Savoie » (nouveau nom donné au pôle urbain majeur intégrant l'agglomération d'Annemasse)

Annemasse Agglo est très surprise de constater que dans la partie « orientations » (pages 64 et carte page 67), le nouveau projet de DTA ne cite plus nommément l'agglomération d'Annemasse et St-Julien pour désigner ce pôle majeur, ce qui était pourtant le cas dans les moutures précédentes.

Il lui paraît dangereux de considérer comme pôle urbain majeur le « Genevois de Haute-Savoie », qui ne correspond à aucune réalité historique ou géographique précise, et regroupe des territoires très différents :

- des espaces urbains denses, aux enjeux similaires aux autres grandes agglomérations du sillon alpin,
- mais également des zones rurales très peu peuplées, villages de petite taille ou secteurs de montagnes, qui présentent essentiellement des enjeux de préservation environnementale ou de limitation de l'étalement urbain.

D'autre part, comment expliquer que sur l'ensemble des pôles (pôles urbains majeurs et pôles d'équilibres), l'agglomération d'Annemasse soit la seule à ne pas être nommément citée ?

- Elle présente pourtant des problématiques similaires aux autres grandes agglomérations de Rhône-Alpes (densité, problématiques foncières et de logement, transports publics, zones urbaines sensibles...), et des outils de développements urbains propres aux grands secteurs urbains (délégation des aides à la pierre, projet de tramway et de Bus à haut Niveau de Service, CUCS, ANRU...).
- Son poids démographique (environ 100 000 habitants si on cumule l'agglomération d'Annemasse et St-Julien) est certes plus faible que celle des autres métropoles du sillon alpin, mais elle s'inscrit dans la dynamique urbaine d'une grande métropole transfrontalière de plus de 750 000 habitants.

Enfin, pour éviter tout problème juridique dans l'application de la DTA, il convient de citer explicitement les villes-centres situées au sein des pôles urbains majeurs¹⁴, comme c'est d'ailleurs le cas pour les agglomérations d'Annecy et de Chambéry.

Annemasse Agglo souhaite donc que le terme de « Genevois de Haute-Savoie » soit supprimé au profit d'une nouvelle formulation citant explicitement l'agglomération d'Annemasse, mais aussi Saint-Julien (qui est pleinement intégrée au périmètre de ce pôle urbain majeur à l'échelle de la DTA)¹⁵.

b) Sur les objectifs de croissance démographique donnés aux pôles urbains majeurs

Annemasse Agglo partage largement l'objectif de rééquilibrage de la croissance au profit des espaces urbains centraux, condition indispensable à un développement plus durable en limitant la consommation de l'espace et les déplacements. Elle approuve l'intégration de son territoire au sein d'un « pôle urbain majeur », et le fait que les 4 pôles urbains majeurs recensés sur les Alpes du Nord aient vocation, avec les pôles dits « complémentaires », à accueillir la majorité de la croissance de population dans les années à venir.

14 Les critères juridiques fixés par le projet de DTA page 64 pour définir le périmètre précis de chacun des pôles urbains majeurs font référence à la distance et aux liens avec les villes-centres. Celles-ci doivent donc être clairement citées dans le nom donné aux pôles urbains majeurs, si l'on veut pouvoir appliquer correctement ces critères sur un plan juridique

15 L'avant-projet de DTA du 1^{er} juillet 2008 avait retenu la formulation « les agglomérations Annemasse/Saint-Julien/Archamps ». Le terme « agglomération d'Annemasse-Saint-Julien » pourrait s'avérer plus adapté, même s'il ne correspond pas tout à fait à la réalité institutionnelle (seule l'agglomération d'Annemasse est constituée en Communauté d'agglomération, Saint-Julien étant intégré dans la Communauté de communes du Genevois).

Cependant, le projet de DTA impose le fait que les documents d'urbanisme des 4 pôles urbains majeurs « 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. »

Ces chiffres ne sont pas donnés à titre de repères, mais constituent bien des objectifs globaux à atteindre, non différenciés selon les pôles urbains majeurs.

Certes, il est aussi précisé que « 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. »

Cette précision, qui laisse entrevoir une certaine souplesse dans l'application de ces objectifs chiffrés, n'apparaît néanmoins pas suffisante pour tenir compte du contexte très particulier des territoires intégrés dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

En effet, à travers le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, le Canton de Genève s'est engagé à rééquilibrer une croissance urbaine jusque là concentrée sur la périphérie française, en accueillant au mieux la moitié de la croissance démographique sur son sol dans les 2 prochaines décennies. Puisqu'il est dit que le projet de DTA « fait sienne » les orientations du projet d'agglomération franco-valdo-genevois¹⁶, il serait tout à fait logique que les objectifs affichés dans la DTA prennent en compte cette volonté de rééquilibrage entre Genève et sa périphérie française.

C'est pourquoi Annemasse Agglo souhaite que les objectifs de croissance fixés - en lien avec les services de l'Etat - dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, servent de base à l'application de la DTA sur son territoire.

En outre, les objectifs fixés par le projet de DTA pour les pôles urbains majeurs peuvent apparaître très ambitieux au regard de la complexité du développement urbain dans les centres d'agglomération. S'il est possible de dégager, dans les documents de planification et d'urbanisme, un potentiel de construction permettant en théorie une croissance urbaine de cette importance, il est essentiel de prévoir un phasage de ce potentiel, en fonction de la capacité des collectivités à accompagner un tel développement. C'est pourquoi inscrire ces chiffres en tant qu'objectifs de production à atteindre à travers les SCOT et les PLH n'est pas forcément pertinent¹⁷, sauf à imaginer un soutien financier très important de la part de l'Etat permettant aux espaces urbains centraux de mener une politique très volontariste en matière d'action foncière, de renouvellement urbain, et d'équipements publics, et une limitation stricte de la croissance urbaine dans les espaces ruraux périphériques.

Enfin, il est à noter que la formule « en sus des besoins de renouvellement » apparaît litigieuse. Il conviendrait de préciser si elle correspond bien à la notion « point mort », calculé pour définir les besoins en logement sans apport démographique supplémentaire (incluant les besoins de renouvellement du parc de logements, mais aussi les besoins liés aux décohabitations...). Ce « point mort » est estimé actuellement par les services de l'Etat à environ 4 logements sur 10 sur le nord de la Haute-Savoie !

c) Sur l'intégration de certains projets stratégiques en terme de mobilité

Le projet CEVA est bien mentionné dans la partie « diagnostic »¹⁸. Il est mentionné aussi dans la partie « orientations »¹⁹.

Il conviendrait également de l'évoquer explicitement à la page 90, dans le paragraphe intitulé « préserver les conditions de réalisation des infrastructures d'accès au Sillon alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise » (au même titre que ligne du Haut-Bugey).

Annemasse Agglo rappelle l'importance stratégique du projet CEVA. Il constituera en effet le premier maillon de la rénovation ferroviaire de la Haute-Savoie du nord et de l'est, et s'accompagnera d'un développement important de l'offre et d'une amélioration des lignes Annemasse-Thonon, Annemasse-St-Gervais et Annemasse-Bellegarde avant de pouvoir se prolonger vers Annecy et St-Gingolph. Sur la base de cette colonne vertébrale pourra se développer une desserte fine des territoires en coordonnant les réseaux ferroviaires, urbains et interurbains. Dans le territoire du nord de la Haute-Savoie marqué par la dilution de l'habitat et des connexions de mobilité appuyées essentiellement sur des autoroutes, il est difficile de développer des transports collectifs interurbains sur route capables de concurrencer l'automobile et d'éviter les saturations routières aux entrées des agglomérations.

17 A titre de comparaison, le précédent PLH d'Annemasse Agglo (2003-2009), qui s'inscrivait dans une volonté de croissance urbaine déjà importante, prévoyait la construction de 450 logements par an (« point mort » compris). Ce chiffre a été dépassé globalement, et nettement dépassé sur certaines années, mais cela correspondait à des périodes de « surchauffe » du marché immobilier.

A titre de comparaison également, l'hypothèse de travail qui est testée dans le PACA « Genève-Eaux-Vives-Annemasse », étude prospective menée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, est l'accueil d'environ 15 000 nouveaux habitants à horizon 2030 sur 8 des 12 communes d'Annemasse Agglo (et au moins 15 000 nouveaux habitants sur la partie genevoise de ce PACA, dans une volonté de rééquilibrage).

18 Cf page 42 « 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. »

19 Cf page 91 du projet de DTA : « 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. »

Ainsi, seul le développement ferroviaire a la capacité de répondre aux enjeux de demain en offrant une desserte rapide des différents cœurs d'agglomération (par exemple Annecy-Genève en moins d'une heure de centre à centre). L'augmentation de la fréquence engagée par les évolutions du CEVA permet de rendre réaliste le développement ferroviaire ambitieux dans tous les secteurs de la Haute-Savoie, à condition que la réalisation du CEVA soit suivie de l'amélioration des infrastructures ferroviaires sur les différents axes concernés.

Concernant le projet routier de liaison « A40-Chasseur », maillon essentiel du désenclavement du Chablais et constituant le futur contournement de l'agglomération annemassienne, il est regrettable qu'il ne soit pas cité en tant que tel dans les parties « objectifs » et « orientations »²⁰. Sur ce projet, Annemasse Agglo est en attente d'une décision de l'Etat sur le choix entre 3 variantes²¹.

Or il est dit page 58 du projet de DTA qu'« *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* ». Si cette volonté apparaît globalement pertinente, **Annemasse Agglo souhaite toutefois que le projet de DTA reconnaisse plus clairement que la réalisation d'un contournement routier efficace de l'agglomération annemassienne, à travers le projet de liaison A40-Chasseur, est indispensable, en complément d'une politique de développement des transports publics très volontariste déjà engagée à travers son Plan de Déplacements Urbains** (A noter que comme le préconise le projet de DTA, le PDU d'Annemasse Agglo en cours intègre bien ce projet de contournement d'agglomération « *dans une réflexion globale visant à ne pas augmenter les trafics* » et « *dans une politique globale de transports favorable aux TC* »²².)

Enfin, le projet de liaison routière « Veigy-Machilly », qui permettrait de « bouclier » le contournement de l'agglomération annemassienne et d'éviter un certain nombre de flux automobiles de transit dans les espaces urbains denses, mériterait également d'être évoqué dans le projet de DTA.

d) Autres remarques diverses

- Orientation selon laquelle, dans les pôles urbains majeurs, « *les documents d'urbanisme locaux lieront l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux à leur desserte par des services de transport collectif performant.* ». Annemasse Agglo approuve cette orientation dans son principe, mais considère que les modalités de son application doivent être précisées au niveau des SCOT (un développement très maîtrisé de certains bourgs ou villages doit pouvoir être rendu possible, dans l'attente de leur desserte en transports collectifs, si cette dernière est programmée ou facilement réalisable à terme).
- Orientations en matière de développement économique

Il est dit page 70 que :

« *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*

20 Cf page 90 : seul le terme vague de « *liaison routière A40-Thonon les Bains* » est employé.

21 Il faut rappeler que le SCOT d'Annemasse Agglo exprime une position défavorable à la variante B de ce projet, nouveau barreau autoroutier fragmentant un plateau agricole remarquable. Cette position apparaît cohérente avec le principe général selon lequel « *l'optimisation des réseaux existants est prioritaire par rapport aux projets neufs* » et selon lequel « *la contrainte d'économie dans l'utilisation de l'espace s'appliquera aux infrastructures de transports pour l'aménagement de celles qui existent comme pour les éventuels projets neufs* », cf pages 91 et 92 du projet de DTA.

22 Cf page 92 du projet de DTA.

- 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. »

Annemasse Agglo souhaite que la portée du terme « en continuité » des zones économiques existantes soit précisée (s'agit-il d'une continuité urbaine immédiate ?). Elle approuve le fait de privilégier autant que possible la densification puis l'extension des zones d'activités déjà existantes, mais estime que la possibilité doit être laissée aux SCOT de prévoir la création éventuelle de nouvelles zones d'activités, de manière très encadrée, en les conditionnant à une desserte en transports collectifs et en les justifiant dans le cadre d'une stratégie économique d'ensemble définie à l'échelle intercommunale.

- Sur la carte page 73, il manque trois corridors à grande faune d'intérêt régional et transfrontalier reliant le Massif des Voirons à la plaine genevoise : au niveau du Carrefour des Chasseurs sur la RD 1906, au niveau de ruisseau de la Chandouze sur la RD 1906, ainsi qu'un corridor entre Machilly, Bon en Chablais et Douvaine.

Conclusion

Au vu de la qualité globale du projet de DTA et de la convergence avec les ambitions et principes qu'il porte, Annemasse Agglo souhaite vivement que ce projet puisse aboutir, afin de donner un cadre global plus favorable à la maîtrise du développement urbain sur le territoire nord-alpin, tant aux secteurs inscrits dans des SCOT qu'aux autres territoires, ne bénéficiant pas encore de démarches de planification d'ensemble.

Le Bureau, entendu l'exposé du rapporteur, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

EMET un avis globalement favorable au projet de DTA, en demandant toutefois que ses remarques et demandes de modification figurant dans la deuxième partie du présent avis soient prises en compte.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Sous-Préfecture de St Julien-en-Genevois le 28 JAN. 2010
publié ou notifié le

28 JAN. 2010

Le Président,

Robert B...



- 4 FEV. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

Archamps, le 11 janvier 2010

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

BÂT. ATHÉNA - SITE D'ARCHAMPS
74100 ARCHAMPS
TÉL. 04.50.95.92.60 - FAX 04.50.95.92.69
www.cc-genevois.frAffaire suivie par
Julie LUCAS
04.50.95.92.65 / jlucas@cc-genevois.fr

Monsieur Le Préfet

REÇU LE : Région Rhône Alpes

- 5 FEV. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES**Objet : Avis sur le Projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord**

Monsieur Le Préfet,

En tant que personne publique associée, la Communauté de Communes du Genevois (CCG) prend acte du projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord (DTA) reçu le 9 novembre 2009 et formule son avis par cette présente.

De façon générale, la CCG adhère aux principes d'aménagement et de développement durable prescrits dans la DTA. Dans le cadre de la Charte signée en 2007, les partenaires du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (FVG), dont la CCG, se sont engagés à mettre en œuvre une « Agglomération compacte, multipolaire et verte », à l'horizon 2030. Ainsi, les principes de planification de l'agglomération rejoignent ceux de la DTA : économie d'espace, urbanisation compacte, coordination de l'urbanisation et des réseaux structurants de transports collectifs, préservation de l'environnement.

La CCG souhaite néanmoins soumettre les remarques et les interrogations suivantes.

Concernant la première Orientation « Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon Alpin et des Vallées »

La CCG demande à ce que **l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise soit considérée dans son ensemble dans les prescriptions de la DTA**, en particulier pour :

- la délimitation du Pôle Urbain Majeur du Genevois Haut Savoyard et ses perspectives de développement
- l'articulation du Pôle Urbain Majeur du Genevois Haut Savoyard avec les polarités locales et complémentaires, inscrite dans un projet de territoire
- la prise en compte du Schéma d'agglomération FVG dans l'appréciation de la mise en œuvre de la DTA dans le Genevois Haut Savoyard.

Le Genevois Haut Savoyard est défini comme un Pôle Urbain Majeur. A ce titre, la CCG relève, en page 64, que « *le périmètre de chacun des pôles n'est pas défini par la DTA* », l'appartenance des communes aux pôles sera justifiée en fonction de différents critères ; en page 69, « *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 et protocoles 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. »

La CCG considère donc que le périmètre du Pôle Urbain Majeur (PUM) du Genevois Haut Savoyard sera délimité en fonction du schéma d'agglomération franco-valdo-genevois et que les dynamiques de développement de ce Pôle Urbain Majeur lui sont indissociables.

De plus, La CCG relève, en page 66, « *Dans le cadre d'un projet de territoire cohérent à l'échelle intercommunale, d'autres pôles locaux peuvent être définis par les collectivités* ». En effet, **la CCG souligne la nécessaire prise en compte de l'articulation des polarités locales et complémentaires avec le Pôle Urbain Majeur.** Le schéma d'agglomération franco-valdo-genevois organise l'agglomération multipolaire autour d'un cœur d'agglomération (Genève), de pôles d'équilibre tels que Porte Sud de Genève pour la CCG, et enfin des pôles secondaires. Ces pôles secondaires structurent l'arrière-pays de l'agglomération en termes d'offre de services, de transports collectifs et de dynamisme économique.

Concernant la seconde Orientation « Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources »

La DTA identifie la structure multipolaire et attribue des fonctions aux espaces à urbaniser, mais ne propose pas de fonction pour l'espace rural, la DTA aborde essentiellement le volet préservation des espaces naturels et ruraux. **La CCG pose donc la question du rôle de l'espace rural dans l'organisation territoriale préconisé dans la DTA.**

La thématique de l'énergie est peu traitée dans la DTA. Or, pour un aménagement respectueux de l'environnement, il semble que le projet de DTA gagnerait à affirmer une politique volontariste en matière d'économie d'énergie. **La CCG demande à ce que les problématiques de production, de transport et de gestion économe d'énergie soient davantage précisées et étayées dans les prescriptions de la DTA.**

Concernant la quatrième Orientation « Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord »

Dans la liste des projets prioritaires de modernisation des infrastructures ferroviaires de la DTA (page 91), sont inscrits différentes branches de l'Etoile Annemasse vers Thonon et Evian d'une part, vers Bonneville et Le Fayet d'autre part.

La CCG considère le doublement de la ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse comme un projet complémentaire au CEVA et demande à ce qu'il soit ajouté à cette liste de projets prioritaires. Les pôles de Viry et de Valleiry, pôles secondaires, se trouvent sur cette ligne et structurent l'espace périurbain et rural de l'agglomération franco-valdo-genevois. Des études sont en cours pour évaluer les potentiels de valorisation autour de ces gares. Pour garantir le report modal des flux pendulaires sur ce secteur de l'agglomération, le doublement de la ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse est essentiel.

Concernant les mesures d'accompagnement - Les modalités de financement

La CCG pose la question des modalités d'accompagnement de l'Etat concernant les objectifs de concentration de la croissance démographique et leurs impacts sur les investissements en équipement, en transports collectifs, en action foncière, etc

La CCG souhaite connaître les recommandations de l'Etat en matière de modalités de compensation entre communes urbaines et rurales visant à garantir un dynamisme équivalent pour l'ensemble des territoires.

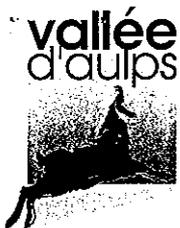
La CCG affirme la nécessaire opposabilité de la DTA sur les documents de planification pour garantir efficacement sa mise en œuvre.

Sollicitant votre diligence dans la prise en compte de ces remarques, je vous prie de croire, Monsieur Le Préfet, en l'assurance de mes sentiments respectueux.

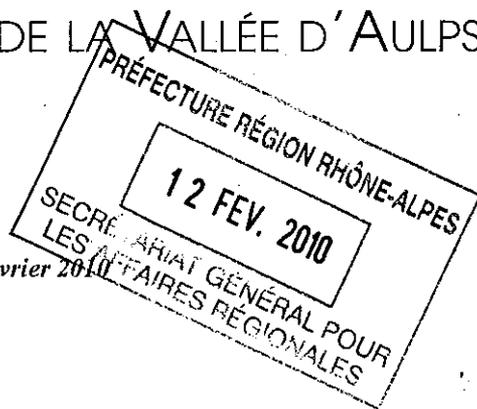
Le Président,
Bernard GAUD



112



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE D'AULPS



Le Biot, le 8 février 2010

Monsieur le Préfet de Région
SGAR
31, rue Mazenod

69426 LYON CEDEX 03

Nos Réf. : JG/SPB – 28 /2010

Objet : Avis de la CCVA sur la DTA Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Le Bureau de la CCVA considère que le nouveau projet de DTA des Alpes du Nord a pris en compte un certain nombre de remarques relatives aux contextes territoriaux. Il souhaite donc approuver ce nouveau projet sous réserve de modifications à apporter sur les points suivants :

Page 64 : il est précisé concernant la démographie : « Le taux de croissance moyen de référence sera le cas échéant modulé en fonction des contextes de chaque territoire pour tenir compte des fortes disparités démographiques constatées ». Cette précision, qui tient bien compte des particularités locales, ne figure pas en gras et n'est donc pas opposable. Nous souhaitons que cette précision ait un caractère opposable et qu'elle soit reprise p.66 pour les bourgs et villages afin d'éviter toute ambiguïté.

Page 64 : le projet de DTA prévoit 25% de logements sociaux dans la construction pour les pôles complémentaires. La loi ne prévoit que 20% de logements sociaux pour la majeure partie de ces communes concernées. En conséquence, nous souhaiterions que la DTA n'implique pas de contraintes supplémentaires à la prescription légale.

Page 65 : le rôle des pôles complémentaires a été précisé avec pertinence : « 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. » Il n'y a cependant toujours pas d'assurance concernant le maintien des fonctions de commandement, de tertiaire supérieur, comme c'est le cas pour les pôles majeurs. Nous souhaiterions que le maintien des fonctions majeures actuellement existantes dans les pôles complémentaires soit affirmé.

Page 73 : sur la cartographie des espaces naturels : La cartographie des espaces naturels majeurs hors périmètre devrait atteindre le même degré de précision pour chaque territoire (ex : la réserve naturelle de Tanay dans le Valais Suisse n'est pas délimitée comme les espaces du PNR du Haut Jura).

Communauté de
Communes de
la Vallée d'Aulps
La Vernaz
La Forclaz
La Baume
Le Biot
Seytroux
Saint-Jean d'Aulps
Essert-Romand
La Côte d'Arbroz
Montriond

74430 LE BIOT
téléphone :
04 50 72 14 54
télécopie :
04 50 72 14 59
courriel :
secretariat@valleedaulps.com

Page 92 : concernant les infrastructures routières ou ferroviaires « les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ces principes. » Il peut être judicieux de maintenir des réserves foncières pour les évolutions d'infrastructures, même si l'élargissement des voies ou les tracés neufs ne semblent pas nécessaires dans l'immédiat. C'est un principe de précaution. La notion de justification du projet à long terme n'apparaît pas comme possibilité.

Page 90 : Sur les infrastructures d'accès au Sillon Alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise, nous demandons que l'ensemble des projets validés par l'État dans le cadre du désenclavement du Chablais depuis 1999 soit intégré dans la DTA, conformément à la signature de l'État. Sont notamment à ajouter :

- La réouverture de la voie ferrée sud-léman d'Evian à Saint-Gingolph, qui permet une liaison internationale, selon les objectifs annoncés dans la DTA (projet par ailleurs inscrit au schéma régional des services de transports de la région Rhône-Alpes),

- La liaison routière Machilly-Veigy,

- La liaison routière fuseau sud lémanique Thonon-les-Bains/Saint-Gingolph.

Nous notons par ailleurs, que la liaison A40 – Thonon a été actée, notamment dans son tronçon Machilly-Thonon en ce qui concerne le Chablais.

Page 92 : Concernant le routier, en particulier dans les secteurs de montagne soumis à des aléas forts, il est important de pouvoir permettre la réalisation de routes nouvelles dans le cadre du remplacement d'une voie identifiée comme dangereuse au regard des risques naturels (géologiques, ...).

Page 93 : « 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. » Il est important de permettre des exceptions à cette règle pour les zones d'activités industrielles ou économiques (par exemple pour des activités industrielles à proximité d'une plateforme de fret) et pour les services d'intérêt général.

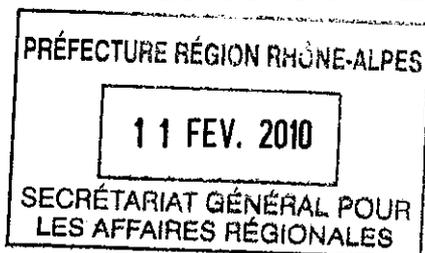
Page 93 : « les documents d'urbanisme locaux devront intégrer la capacité d'accessibilité routière et en transports collectifs aux stations comme un des éléments dimensionnant pour la taille et la nature de la gestion du parc d'hébergements. » Ce paragraphe a été reformulé, mais concrètement la question reste la même que lors de notre première remarque : comment les collectivités peuvent-elles calculer la capacité d'accessibilité routière pour mettre en œuvre cette mesure ?

Le Bureau de la CCVA approuve cet avis sur le projet de DTA des Alpes du Nord et demande sa prise en compte dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.



La Présidente,
Jacqueline GARIN



Ballaison, le 9 février 2010

PREFECTURE REGION RHONE-ALPES
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

A l'attention de Madame Anne GUILLABERT

Nos réf : IC/MC-180

BORDEREAU D'ENVOI

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint :

- POUR INFORMATION POUR SUITE A DONNER POUR AVIS
 POUR NOTIFICATION EN RETOUR POUR ATTRIBUTION

Nombre de pièces	Désignation des pièces	Observations
1	Délibération n° 02.10/13 en date du 4 février 2010 - Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord – Avis de la Communauté de Communes du Bas-Chablais sur le projet arrêté	

Vous en souhaitant bonne réception,

Salutations distinguées



Domaine de Thénières, 74140 Ballaison
Tél. 04 50 94 27 27 - Fax 04 50 94 27 04

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 4 février 2010 à 17 heures 30

DELIBERATION

L'an deux mil dix, le quatre février à 17 heures 30, le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Salle des Fêtes de Loisin sous la présidence de Monsieur Jean NEURY.

Délégués titulaires en exercice :	42
Délégués titulaires présents :	34
Délégués suppléants remplaçants présents :	4
Délégués présents :	38
Date de convocation du Conseil :	18 janvier 2010

Présents		Délégués titulaires excusés	
	Titulaires		Suppléants
Anthy-sur-Léman	Jean-Paul VESIN Claude FLORET Christian VULLIEZ	Bons-en-Chablais	Jean-Paul ROCH
Ballaison	Joseph PERREARD Gérard FROSSARD	Douvaine	Jean-François BAUD
Bons-en-Chablais	Patrice BEREZIAT Michel CHAPUIS Marie-Thérèse TURENNE	Margencel	Jean-Pierre VILLEGAS
Chens-sur-Léman	Nelly BENOUE Pascale MORIAUD	Nernier	Claude VULLIEZ
Douvaine	Olivier BARRAS François JACQUIER Georges BERLY Claire CHUINARD	Sciez	Richard REALE
Excenevex	Pierre FILLON Christian TREMOULET	Délégués titulaires absents	
Loisin	Jean-Paul ZANIOL	Chens-sur-Léman	Vanessa DIAIS-ZLATIEW
Margencel	Jean-Pierre RAMBICUR Gérard FRÉRE	Loisin	Liliane REGE
Massongy	Madeleine MASSON Jean-Pierre FAVRE	Délégués suppléants également présents	
Messery	Bernard PONTHEU Danielle MASSE Christiane BEL	Excenevex	Pierre ARTIQUE
Nernier	François LUGINBUHL	Veigy-Foncenex	Christiane BORNARD
Sciez	Jean-Luc BIDAL Christian TRIVERIO Hubert DEMOLIS	Yvoire	Andrée COLLOMB
Veigy-Foncenex	Jean NEURY Bernard CODER Marcel ARNAUD Suzanne BRYE	Invités	
Yvoire	Jean-Claude FERT Alain MANZONE	Georges PINGET, Services de la Communauté de Communes Carole ECHERNIER, Services de la Communauté de Communes Pierre DETURCHE, Services de la Communauté de Communes Ingrid CARINI, Services de la Communauté de Communes Mathilde SAVIN, Services de la Communauté de Communes	
		Invités excusés	
		François MUGNIER, Vice Président du Conseil Général Jean DENAIS, Vice-Président du Conseil Général	
		Secrétaire de séance	
		Bernard CODER a été élu secrétaire	

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD - Avis de la Communauté de Communes du Bas-Chablais sur le projet arrêté

L'élaboration de la directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord arrive à son terme.

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées en vue de son approbation, la Communauté de communes du Bas-Chablais est amenée à formuler un avis. Document intermédiaire entre les règles générales d'urbanisme et le Schéma de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration, la DTA vise à préciser les objectifs et prescriptions de l'Etat sur son périmètre d'application.

A ce titre, la Communauté de communes souhaite faire part des remarques suivantes :

1/ En matière de croissance démographique, il est bien indiqué « le taux de croissance moyen de référence sera le cas échéant modulé en fonction des contextes de chaque territoire pour tenir compte des fortes disparités constatées » (p. 64), mais ce n'est pas dans la partie opposable du texte. Or, au regard de la situation démographique du territoire, le SCOT du Chablais applique cette modulation. Il convient donc de reprendre cette formulation dans la partie opposable du document.

D'ailleurs, sur ce point, il nous semble plus opportun de raisonner, non en terme de croissance démographique mais en terme de consommation d'espace et de densité au mètre-carré, puisque l'objectif est bien la maîtrise de l'étalement urbain et non le contrôle démographique.

2/ Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois n'est mentionné qu'en filigrane et jamais de manière explicite. Il l'est sous l'angle de la coopération métropolitaine, dont il est l'un des territoires lauréats. Pourtant, l'appel à projet « coopération métropolitaine » n'a donné à ce jour aucun résultat concret pour le territoire. Les autres éléments du projet, validés dans la Charte signée en décembre 2007 par tous les partenaires, y compris par l'Etat (politiques de services, schéma d'aménagement en matière de mobilité-transports, environnement, urbanisation) ne sont pas évoqués. La spécificité de la position en zone frontalière est peu prise en compte, en particulier pour le territoire du Bas-Chablais, pourtant fortement impacté, en terme de croissance démographique, développement résidentiel et mobilité pendulaire en particulier (plus de 45 % des actifs sont frontaliers). Il est nécessaire d'être plus précis sur la prise en compte du Projet d'agglomération, et ce d'autant plus qu'il va être mis à jour et précisé d'ici 2012, avec une révision des potentialités d'accueil de population et d'emploi, notamment dans les pôles locaux et secondaires.

3/ En matière de transports, plusieurs points posent problème.

- Outre la liaison 2*2 voies A40-Thonon, il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des projets validés par l'Etat dans le cadre du Schéma multimodal de désenclavement du Chablais, et notamment la liaison routière Machilly-Veigy.

- La DTA prescrit l'optimisation systématique des réseaux existants par rapport aux projets neufs et préconise que « les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ce principe ». Pour un territoire qui ne dispose pas nécessairement d'un réseau suffisant en matière d'infrastructures, notamment ferroviaires, pour proposer une offre de transports en commun concurrentielle par rapport à la voiture, il est nécessaire de pouvoir permettre la réalisation d'infrastructures nouvelles par le maintien de réserves foncières et d'emplacements réservés. Ce maintien répond à un principe de précaution, même si l'élargissement de voies ou la réalisation de tracés neufs ne sont pas justifiés dans l'immédiat. A long terme, de nouvelles infrastructures, même ponctuelles, seront peut-être nécessaires.

4/ Le tourisme n'est abordé que sous l'angle du tourisme hivernal sans aucune ouverture sur un tourisme estival « vert » ou lacustre. Le principal atout des grands lacs alpins est totalement ignoré, tout comme les objectifs de diversification de l'offre touristique défendus par ailleurs, et notamment dans le SCOT.

5/ Le domaine économique est quasiment absent du dossier, notamment dans le chapitre d'orientations. La DTA se contente de souligner et soutenir l'existant (en particulier les pôles de compétitivité) sans proposer d'autres objectifs ou moyens. Il est dommage d'accorder si peu d'importance à ce thème pourtant majeur.

Le Conseil communautaire, à l'unanimité,

SOUMET cet avis à Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes.

Ainsi fait, délibéré et signé, les jour, mois et an que dessus par les membres présents.

Pour extrait certifié conforme.

Le Président



Acte certifié exécutoire le

- 9 FEV. 2010

Télétransmis en Sous-Préfecture le

- 9 FEV. 2010

Notifié ou publié, le

- 9 FEV. 2010

Le Président

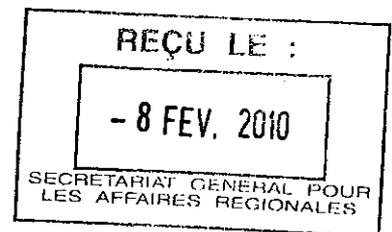


114

Allinges
Armoy
Cervens
Draillant
Le Lyaud
Orcier
Perrignier



Communauté de Communes



Le 04/02/2010

Monsieur le Préfet
Préfecture de région Rhône Alpes
Secrétariat général pour les affaires
régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

lettre recommandée avec accusé de réception

OBJET : Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord
V/REF : 76/09 VC
N/REF : DT/ASB-01/02/2010

Monsieur le préfet,

J'accuse réception de votre courrier du 09 novembre 2010 par lequel vous sollicitez un avis des personnes publiques associées sur le projet de directive territoriale des Alpes du Nord conformément aux dispositions de l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme.

Le bureau communautaire des Collines du Léman par délibération du 1 février 2010 a émis un avis favorable au projet de DTA sous réserve de la prise en compte de certaines remarques limitativement énumérées.

Je vous transmets une copie de cette délibération.

Espérant que les observations du territoire du Chablais puissent être intégrées au projet de directive territoriale d'aménagement, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président
Jean-Pierre FILLION



Toute correspondance devra être adressée impersonnellement à Monsieur le Président



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU

Séance du 1^{er} février 2010

Le bureau s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre FILLION, président de la communauté de communes.

Etaient présents : Mme Thérèse BAUD, Conseillère d'Orcier - M. Joseph DEAGE, Maire de Le Lyaud - M. Gil THOMAS, Maire de Cervens - M. Yves TONNELIER, Conseiller d'Armoy.

Etait absent : M. Roger BRASIER - Maire de Perrignier - M. Jacques TISSERAND, Adjoint de Draillant,

Assistaient également : M.D. BEN SADOUN, directeur général des services de la communauté de communes.

Nombre de membres en exercice : 7
Nombre de membres présents : 5

N° 19/2010

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

OBJET : Avis de la CCCL sur le projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Reçu à la Sous-Préfecture
de THONON-LES-BAINS le

- 3 FEV. 2010

Toute correspondance devra être adressée impersonnellement à Monsieur le Président

N° 19/2010

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

OBJET : Avis de la CCCL sur le projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Monsieur le Président des Collines du Léman rappelle que le SIAC a émis deux contributions à l'avant projet de DTA des Alpes du Nord au cours des douze derniers mois, et qu'une délégation des élus du Chablais a été reçue en préfecture d'Annecy. Le projet de DTA des Alpes du Nord tel qu'il est aujourd'hui soumis à consultation officielle des personnes publiques associées, conformément à l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme, a pris en compte un certain nombre des remarques des élus du Chablais. Ils restent cependant quelques interrogations et remarques qui n'ont pas été prises en compte.

La communauté de communes des Collines du Léman a été consultée en tant que personne publique associée.

La communauté de communes souhaite appuyer les remarques formulées par le SIAC, reprises dans ce document et détailler plus spécifiquement certaines observations concernant son territoire (mentionnées en gras italique)

Préfecture
de THONON-LES-BAINS le

- 3 FEV. 2010

Monsieur le Président expose :

Vu l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2003 fixant le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais,

Vu les statuts de la communauté de communes des Collines du Léman,

Vu la délibération du Comité syndical du SIAC du 22 janvier 2004 mettant en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais et fixant les modalités de concertation,

Vu le projet de DTA des Alpes du Nord reçu à la communauté de communes des Collines le 9 novembre 2009, conformément à l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme,

Considérant que le projet de DTA des Alpes du Nord a pris en compte un certain nombre de remarques formulées par le SIAC relatives aux contextes territoriaux, mais qu'un certain nombre d'interrogations demeurent,

p.64 : il est précisé concernant la démographie : « Le taux de croissance moyen de référence sera le cas échéant modulé en fonction des contextes de chaque territoire pour tenir compte des fortes disparités démographiques constatées ». Cette précision, qui tient bien compte des particularités locales, ne figure pas en gras et n'est donc pas opposable. Nous souhaitons que cette précision ait un caractère opposable et qu'elle soit reprise p.66 pour les bourgs et villages afin d'éviter toute ambiguïté.

p.64 : le projet de DTA prévoit 25% de logements sociaux dans la construction pour les pôles complémentaires. La loi ne prévoit que 20% de logements sociaux pour la majeure partie de ces communes concernées (remplacement de 25% par 20%).

p.65 : le rôle des pôles complémentaires a été précisé avec pertinence : « 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. » Il n'y a cependant toujours pas d'assurance concernant le maintien des fonctions de

commandement, de tertiaire supérieur, comme c'est le cas pour les pôles majeurs. Nous souhaiterions que le maintien des fonctions majeures actuellement existantes dans les pôles complémentaires soit affirmé.

p.90 : La remarque du SIAC n'a pas été prise en compte : Sur les infrastructures d'accès au Sillon Alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise, le SIAC demande que l'ensemble des projets validés par l'État dans le cadre du désenclavement du Chablais depuis 1999 soit intégré dans la DTA, conformément à la signature de l'État. Sont notamment à ajouter :

- La réouverture de la voie ferrée sud-léman d'Evian à Saint-Gingolph, qui permet une liaison internationale, selon les objectifs annoncés dans la DTA (projet par ailleurs inscrit au schéma régional des services de transports de la région Rhône-Alpes),
- La liaison routière Machilly-Veigy,
- La liaison routière fuseau sud lémanique.

Nous notons par ailleurs, que la liaison A40 – Thonon a été actée, notamment dans son tronçon Machilly-Thonon en ce qui concerne le Chablais.

p.92 : « 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 télécommunication, le doublement des voies lorsqu'il est adapté et pertinent et le développement de nouveau service améliore l'accessibilité des agglomérations et des stations touristiques. »

Ce paragraphe devrait figurer en gras afin d'être opposable (doublement des voies entre Annemasse et Thonon à envisager)

p.92 : « les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ce principe. » Il peut être judicieux de maintenir des réserves foncières pour les évolutions d'infrastructures, même si l'élargissement des voies ou les tracés neufs ne semblent pas nécessaires dans l'immédiat. C'est un principe de précaution. La notion de justification du projet à long terme n'apparaît pas comme possibilité.

p.92 : La remarque du SIAC n'a pas été prise en compte: « L'optimisation des réseaux existants est prioritaire par rapport aux projets neufs » : pourquoi cette orientation (en particulier pour le ferroviaire) ? La DTA ne peut demander aux territoires qui ne disposent pas actuellement d'un réseau pertinent d'infrastructures ferroviaires, de proposer une offre de transports en commun concurrentielle par rapport à la voiture sans mettre en œuvre des projets neufs. Cette orientation paraît contradictoire avec les objectifs affichés auparavant. La rédaction qui mêle orientations sur le réseau routier et sur le réseau ferroviaire devrait sans doute être clarifiée par deux titres distincts. Par ailleurs, concernant le routier, en particulier dans les secteurs de montagne soumis à des aléas forts, il est important de pouvoir permettre la réalisation de routes nouvelles dans le cadre du remplacement d'une voie identifiée comme dangereuse au regard des risques naturels (géologiques, ...).

p.93 : « 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. » Il est important de permettre des exceptions à cette règle pour les zones d'activités industrielles ou économiques notamment pour des activités industrielles à proximité d'une plateforme de fret et pour les services d'intérêt général.

Bureau du 1^{er} février 2010

Concernant le territoire de la communauté de communes des Collines du Léman et plus spécialement le projet de parc d'activités de Planbois Est (Allinges) et Ouest (Perrignier) :

- **ce projet est localisé entre la 2x2 voies de désenclavement, la ligne ferroviaire et à proximité immédiate de la future plateforme de fret ferroviaire**
- **ce projet est en cohérence avec les préconisations du SIAC et intégré au sein du SCOT du Chablais**
- **ce projet de développement économique communautaire est essentiel pour l'avenir social et économique du territoire**

p.93 « les documents d'urbanisme locaux devront intégrer la capacité d'accessibilité routière et en transports collectifs aux stations comme un des éléments dimensionnant pour la taille et la nature de la gestion du parc d'hébergements. » Ce paragraphe a été reformulé, mais concrètement la question reste là même que lors de la première remarque émise par le SIAC : comment les collectivités peuvent-elles calculer la capacité d'accessibilité routière pour mettre en œuvre cette mesure ?

LE BUREAU COMMUNAUTAIRE,

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 : Donne un avis favorable au projet de DTA des Alpes du Nord sous réserve de la prise en compte des remarques ci-dessus énumérées.

Article 2 : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Article 3 : Monsieur le Président est autorisé à signer tout document, toute pièce administrative ou comptable s'y rapportant, et plus généralement à faire le nécessaire.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président.



Reçu à la Sous-Préfecture
de THONON-LES-BAINS le

- 3 FEV. 2010



Anancy-le-Vieux, le 04 février 2010

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Agglomération d'Annecy - Fier et Usse
 Pays de Cruseilles - Pays de Faverges
 Pays de Fillière - Rive Gauche - La Tourrette

REÇU LE :

- 8 FEV. 2010

SECRETARIAT GENERAL
 LES AFFAIRES REGIONALES

PREFECTURE DE LA REGION RHONE ALPES
 Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
 A l'attention de Madame Anne GUILLABERT
 31 Rue Mazenod
 69426 LYON CEDEX 03

BORDEREAU D'ENVOI

NOMBRE DE PIECES	DESIGNATION DES PIECES ET OBSERVATIONS
01	<p><u>OBJET</u> : Avis Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien DTA des Alpes du Nord</p> <p>Madame ,</p> <p>Suite à votre courrier du 03 novembre 2009 (Réf : 76/09 VC), nous vous prions de bien vouloir trouver ci-jointe :</p> <p>Délibération du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien portant sur l'avis du SCOT sur la DTA des Alpes du Nord.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception,</p> <p>Meilleures salutations.</p> <p>Patricia RAES accueil@scot-bassin-annecien.fr Tél : 04.50.27.80.77</p> 

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Agglomération d'Annecy – Fier et Usse
Pays de Cruseilles – Pays de Faverges
Pays de Fillière – Rive Gauche – La Tournette



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE DU SYNDICAT MIXTE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU BASSIN ANNECIEN

Séance du 03 février 2010

Le trois février deux mil dix, le Comité du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien, dûment convoqué le vingt janvier deux mil dix s'est réuni en session ordinaire à la salle de réunion du Conseil Municipal de Poisy, sous la présidence de Monsieur Antoine de MENTHON, Président du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien.

COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION D'ANNECY

Titulaires : Joseph GRIOT, Jean BOUTRY, Serge LESIMPLE

Suppléants : Pierre BRUYERE, Marcel GOILLER

Procurations : /

Absents excusés : Michel AMOUDRY, René DESILLE, Bruno BASSO.

COMMUNAUTE DE COMMUNES FIER ET USSES

Titulaires : Sylvie POTTIN, Bernard SEIGLE, Henri CARELLI

Suppléants : /

Procurations : /

Absents excusés : Ollivier TOCQUEVILLE, Marcel MUGNIER-POLLET, Guy MORT, Jacqueline CECCON, Christophe GUITTON.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FAVERGES

Titulaires : Michelle LUTZ, Anne BONDON

Suppléants : /

Procurations : /

Absents excusés : Didier BERTHOLLET, Paul CARRIER, Paul DUCHER, Jean-Luc RAVELLI, Cécile LECOANET, Patrick FLOUR.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FILLIERE

Titulaires : Claude CLERC, Jean-François GIMBERT, Bernard EMIN

Suppléants : /

Procurations : /

Absents excusés : André REZVOY, Christian ANSELME, Bernard VINDRET, Xavier PIQUOT, Maurice DUMAZER

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA RIVE GAUCHE DU LAC D'ANNECY

Titulaires : Jacques REY, Michel BEAL, André CORBOZ

Suppléants : Marc ROLLIN, Dominique BOUVIER

Procurations : /

Absents excusés : Michel BARTHIER, Michelle LOHNER, Vincent CHAPPELUZ

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA TOURNETTE

Titulaires : Antoine de MENTHON, Kamel LAGGOUNE, Sylvie MANIGLIER, Jean FAVROT.

Suppléants : Alain HAURAT

Procurations : /

Absents excusés : Evelyne BERGERET, Emmanuel MASCLEZ, Claude MARCELOT

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE CRUSEILLES

Titulaires : Jean-Michel COMBET, Denis DONARD

Suppléants : Robert BIZET

Procurations : /

Absents excusés : Christian BUNZ, Jean-Luc THOMASSON, Gilles PECCI, Renaud DEBORNE, Xavier BRAND

INVITE : M. Gérard JUSTINIANY (Directeur de la Direction Départementale des Territoires – Absent excusé -

Secrétaire de séance : Monsieur Bernard EMIN désigné secrétaire de séance.

OBJET :

AVIS SUR LA DTA DES ALPES DU NORD

Nombre de membres en exercice :	28
Nombre de votants :	22
Pour :	22
Contre :	00
Abstentions :	00

Le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien a été saisi pour avis sur la DTA des Alpes du Nord en date du 09 novembre 2009.

Le SCOT prend acte de l'évolution de la DTA par rapport aux précédentes versions.

Toutefois le document la DTA des Alpes du Nord appelle de la part du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien les observations suivantes au titre de la consultation des personnes publiques associées.

LE COMITE SYNDICAL APRES EN AVOIR DELIBERE

- EMET l'avis suivant :

Orientation 1 : Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon Alpin et des vallées

1 – Organiser l'espace métropolitain multipolaire du Sillon Alpin

Le Syndicat du SCOT du Bassin Annécien adhère à l'idée d'un système urbain hiérarchisé qui cherche à développer des complémentarités entre des pôles de nature et de taille différentes et qui reconnaît le rôle particulier des grandes agglomérations et des villes de taille moyenne dans les dynamiques métropolitaines globales.

Le Syndicat du SCOT du Bassin Annécien adhère aux principes directeurs affirmés en introduction au chapitre III : principe de polarisation, principe d'économie de l'espace, principe de coordination entre l'urbanisation et le développement du transport collectif, principe de prise en compte des risques naturels.

Toutefois,

1 – L'objectif de construction de logements aidés dans les pôles doit être assoupli pour les communes/pôles dont le pourcentage de logements aidés dans le parc total est supérieur au pourcentage de logements aidés demandé dans la construction neuve.

2 – Le Syndicat du SCOT affirme son attachement à la modulation du taux de croissance démographique en fonction des dynamiques démographiques constatées pour tenir compte des disparités géographiques.

Toutefois, il demande que, chaque fois que le texte fait référence au « taux de croissance démographique de la DTA », ou à la « croissance du territoire de la DTA », soit précisé « éventuellement modulé(e) pour tenir compte des disparités géographiques constatées »

3 – Le Syndicat du SCOT du Bassin Annécien demande que le taux moyen de référence pour la Haute-Savoie soit supérieur à 1,2% par an compte tenu des besoins importants à satisfaire (cf Page 22 du document).

4 – Au delà, il s'inquiète de la temporalité de mise en œuvre des objectifs de répartition de la croissance démographique préconisé par la DTA. Si le maintien du poids démographique des pôles majeurs est effectivement un objectif à atteindre, il implique un renversement brutal de tendance de la répartition de la croissance, susceptible d'entraîner des difficultés dans les territoires urbains, périurbains et ruraux.

Des possibilités d'adaptations lors de l'élaboration des SCOT, laissant plus de place à l'appréciation des enjeux locaux, sont donc souhaitées pour la définition des rythmes de croissance, en tenant compte d'une part des disponibilités foncières dans les pôles, d'autre part des efforts qualitatifs à entreprendre pour rendre cette croissance socialement acceptable, et de

troisième part des enjeux de maintien des services et activités existantes dans les communes périurbaines et rurales.

2 – Assurer les conditions d'un développement équilibré et durable

Le Syndicat du SCOT du Bassin Annecien adhère aux principes d'économie d'espace et de rationalisation des zones d'activités.

Toutefois la rédaction telle qu'elle est proposée est inacceptable sur le plan de l'efficacité économique : en effet, si il faut un projet réel d'implantation pour pouvoir ouvrir une zone à vocation économique, les délais rendus nécessaires par les procédures (modification ou révision, travaux d'aménagement, etc...) sont de nature à décourager les entreprises candidates à l'implantation ou au développement et conduira à scléroser le développement économique local. Il est donc demandé de revoir cette rédaction afin de concilier le respect des principes et l'efficacité économique.

Par ailleurs, les orientations et prescriptions de protection des espaces naturels au sud de l'agglomération, avec notamment la coupure d'urbanisation et la préservation d'un corridor écologique, doivent permettre d'aménager la zone d'activité économique de Seynod / Montagny les Lanches, en lien avec le nouveau diffuseur Annecy Sud-Sud de l'autoroute A41.

Orientation 2 : Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources

4 - Préserver les rives des grands lacs.

Le Syndicat du SCOT réaffirme sa volonté que soit défini comme « secteur à enjeux », au sein des espaces proches du rivage, le site Albigny/Impérial, sur lequel les possibilités d'aménagements devront être préservées pour des projets d'intérêt majeurs qui seraient identifiés et inscrits dans le SCOT.

Par ailleurs, concernant la commune de Duingt, le Syndicat du SCOT souhaite que la limite des espaces proches du rivage s'appuie sur le tracé de la RD 1508, ceci sans compromettre la coupure d'urbanisation entre Duingt et ST Jorioz. Il est souhaité plus généralement que pour l'ensemble de la rive gauche du lac d'Annecy, la limite des espaces proches du rivage s'appuie sur le tracé de la RD 1508.

Orientation 3 : Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement

Le Syndicat du SCOT constate une faible prise en compte du tourisme lacustre dans le projet de DTA.

Orientation 4 : garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord

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

La DTA demande que des liaisons voyageurs efficaces, en transport collectif, prioritairement ferroviaires, existent entre les pôles urbains de la DTA et les grands pôles voisins que sont Lyon, Genève, Valence et les aéroports internationaux.

Elle impose que soient préservées les conditions de réalisation de ces projets dans les documents d'urbanisme locaux, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

Le Syndicat du SCOT du Bassin annecien ne peut qu'adhérer à cette préconisation. Il soutient et défend vigoureusement l'amélioration de la desserte ferroviaire d'Annecy. A ce titre, le syndicat du SCOT souhaite que soit clairement indiqué, en complément de la modernisation de

l'infrastructure ferroviaire Chambéry-Annecy-Genève, la mise à deux voies entre Aix les Bains, Annecy et Genève.

2 - Organiser le système de transport au service du fonctionnement efficace d'un réseau urbain multipolaire et de l'activité touristique

Le Syndicat du SCoT demande à ce que le projet suivant soit mentionné et intégré à la liste des priorités évoquées page 90, à savoir l'amélioration multimodale de l'itinéraire entre Bellegarde-Annecy-Faverges-Savoie (RD 1508) comprenant le dispositif de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) associé et le tunnel sous le Semnoz.

Ainsi fait et délibéré à Poisy, le trois février deux mil dix.



LE PRESIDENT

Antoine de MENTHON

Devenue exécutoire compte tenu de la
réception en Préfecture le 04 FEV. 2010
et de la publication du 04 FEV. 2010

Le Président,

Antoine de MENTHON,





SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE
Agglomération d'Annecy – Fier et Usse
Pays de Cruseilles – Pays de Faverges
Pays de Fillière – Rive Gauche – La Tournette

116
PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES

10 FEV. 2010

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES
Monsieur la Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfecture de la Région Alpes
Secrétariat général pour les Affaires Régionales
31, rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Annecy-le-Vieux, le 08 FEV. 2010

Réf : SMBA 705/0210
Affaire suivie par : Le Président
☎ 04.50.27.80.77
accueil@scot-bassin-annecien.fr

Objet : Avis du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien
DTA des Alpes du Nord.

Monsieur le Préfet,

Au lendemain de l'envoi de l'avis rendu par le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien sur la DTA des Alpes du Nord, nous recevons une observation de la Commune de Sévrier.

Cette observation venant en appui des échanges tenus lors de notre Comité Syndical, nous souhaitons intégrer les précisions apportées par Monsieur le Maire de Sévrier, en complément des remarques émises par le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin Annécien.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous voudrez bien apporter à notre demande,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre respectueuse considération.

LE PRESIDENT,




Antoine de MENTHON

M A I R I E
D E
S E V R I E R

7 4 3 2 0

N° 181 /JR/SB

SYNDICAT MIXTE SCOT
BASSIN ANNECIEN

04 FEV. 2010
3013
RECEPTION

SEVRIER, le 4 février 2010

SCOT DU BASSIN ANNECIEN
Monsieur le Président
18, chemin des Cloches

74940 ANNECY-LE-VIEUX

Monsieur le Président,

Suite à nos différentes rencontres et à nos observations, transmises par la Communauté de Communes de la Rive Gauche du Lac d'Annecy, je tiens à vous apporter les précisions suivantes.

La commune de Sevrier a acquis au cours des 25 dernières années nombre de bâtiments situés dans l'espace appelé « Port/Plage », dont 2 hôtels, 1 bar, 1 ferme-épicerie, 1 gare et son entrepôt, 5 maisons près du lac, ont été démolis. Ce qui, aujourd'hui, nous donne un espace vierge et facilement appelé « naturel ».

Pour ces acquisitions, la commune s'est lourdement endettée dans le but de reconquérir les terrains proches du rivage pour développer une activité touristique et ludique en préservant un cône de vue suffisamment important depuis la R.D. 1508.

D'autre part, dans ce secteur, nous sommes dans l'aire d'arrivée de l'hypothétique tunnel sous le Semnoz.

C'est pourquoi le dernier Conseil Municipal a souhaité majoritairement favoriser l'implantation d'un équipement du type hôtelier (mini. 3 étoiles) avec un centre de remise en forme avec balnéothérapie pour conforter son activité à l'année. Cette installation, proche d'Annecy et de son futur centre de Congrès, pourrait, par le lac, constituer un pôle d'animation complémentaire car le lac d'Annecy manque cruellement d'établissement de capacité importante et de qualité.

D'autre part, nous devons aussi conforter notre centre avec des logements aidés, notre déficit étant de 250 logements.

C'est pourquoi, nous souhaitons que le trait définissant l'espace proche du rivage soit porté à la piste cyclable depuis le secteur des Avollions jusqu'à celui du Port.



Comme nous l'avons déjà évoqué, il est vrai que toute construction n'est pas interdite dans ce secteur mais nous serons très surveillés par tous ceux qui souhaitent, certes préserver notre site, mais surtout empêcher toute forme de développement, fût-il d'intérêt économique.

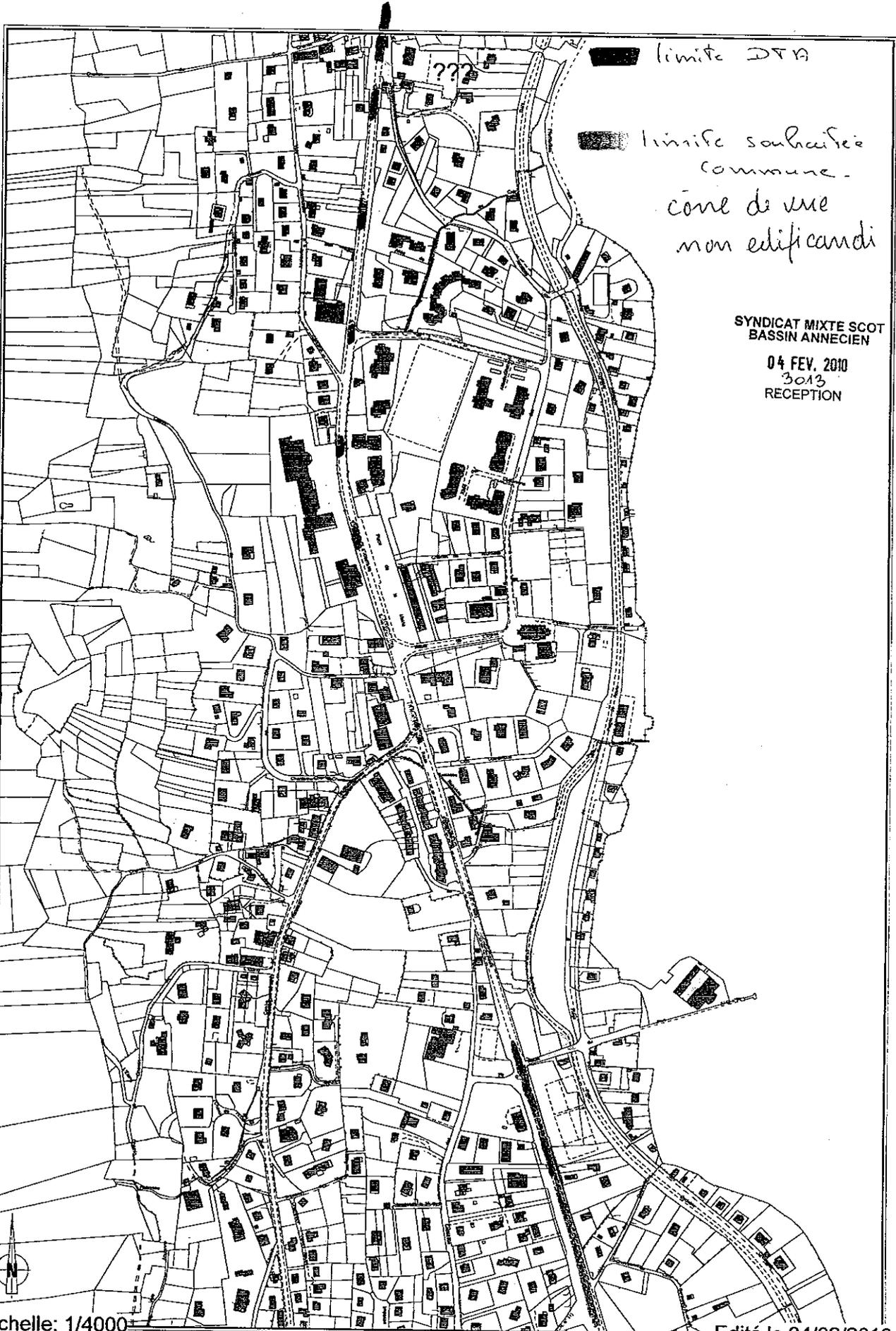
Espérant que vous prendrez en compte ces observations,

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

LE MAIRE,

Jacques REY





limite DTA

limite soustraite
commune

cône de vue
non edificandi

SYNDICAT MIXTE SCOT
BASSIN ANNECIEN

04 FEV. 2010
3013
RECEPTION

Echelle: 1/4000

Edité le 04/02/2010

source : DGI-cadastre

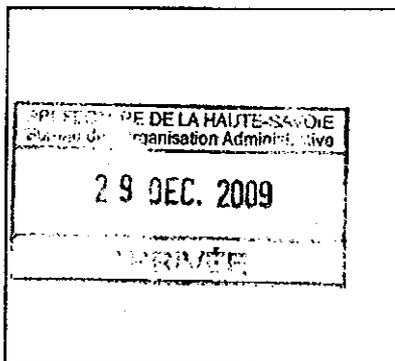
Ce document ne constitue pas de preuve de la propriété de biens



**SYNDICAT MIXTE INTERCOMMUNAL
POUR LA GESTION DU CONTRAT GLOBAL
ET LE DEVELOPPEMENT DE L'ALBANAIS
(SIGAL)**

OBJET :
DTA des Alpes du Nord :
Avis du SIGAL

Cadre réservé à la Préfecture :



L'an deux mil neuf, le 21 décembre 2009, à 18 heures 30, les membres du Comité Syndical du SIGAL dûment convoqués se sont réunis au SIGAL (74150) en session ordinaire présidée par M. Jean-Claude MARTIN, Président.

Nombre de membres en exercice : 31
 Nombre de présents : 16
 Nombre de votants : 17
 Date de convocation : 14 décembre 2009

PRESENTS :

M. Jean-Claude MARTIN - M^{me} Sylvia ROUPIOZ – M. Jacques COPPIER – M. Bernard GAY – M. Christian HEISON – M. Pierre BECHET - M^{me} Viviane BONET (qui a reçu pouvoir de M. Marcel THOMASSET) – M. Marcel BOUVIER – M. Pierre BLANC – M. Jean-Michel AVON - M^{me} Hélène BUVAT - M. Roland DALEX – M. Jean-Claude GUERRAZ – M. Jean-Louis DUBOIS – M. Alain BAUQUIS – Mme Eliane VIRE (suppléante de M. Jean-Jacques GUINOT).

ABSENTS :

M. Philippe HECTOR – M. Hervé TEYSSIER – M. Roland LOMBARD – M. Joseph PERISSIER - M^{me} Martine MANIN - M. Jean-Marc PELCE – M. Marcel THOMASSET (qui a donné pouvoir à Mme Viviane BONET) – M. Bernard BONNAFOUS – M. Maurice POPP - Mme Evelyne DEPLANTE – M. François ABEL- M. Georges DUPASSIEUX – M. Alain COLLINET – M. Jean-Pierre BUGUET – M. Pierre FROELIG- M. Jean-Jacques GUINOT (suppléé par Mme Eliane VIRE).

Reçu le 23/2/10

Mme Hélène BUVAT est désignée Secrétaire de séance.



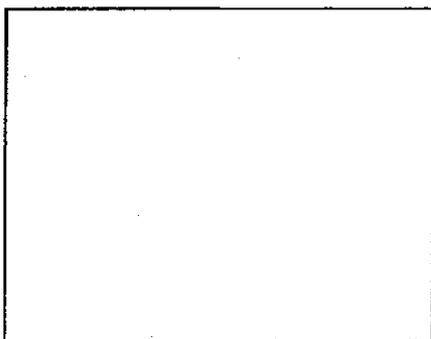
Rapporteur : Monsieur Pierre BLANC

La DTA des Alpes du Nord a été arrêtée en novembre 2009, est aujourd'hui dans la phase de consultation des Personnes Publiques Associées avant une enquête publique qui se déroulera à partir de début février. Le SIGAL, en tant que structure porteuse de SCOT est sollicitée pour émettre un avis.

Contexte local

Situé au cœur de l'espace métropolitain du sillon alpin, l'Albanais est un territoire sur le plan historique, géographique et socioéconomique qui regroupe les deux cantons de Rumilly et d'Alby-sur-Chéran soit 29 communes et 38.000 habitants.

Cadre réservé à la Préfecture :



Le territoire de l'Albanais forme un véritable « bassin de vie » avec un développement local dynamique, des relations économiques et de services avec les agglomérations voisines. Le développement de l'Albanais s'organise avec notamment une ville centre de 15.000 habitants et de plusieurs bourgs de 1.500 à 3.000 habitants qui irriguent un territoire à prédominance rurale où l'activité économique locale génère plus de 10.000 emplois.

Confrontées à une pression foncière et démographique importante, les collectivités locales par le biais de leurs groupements de communes (Communautés de Communes et Syndicats Mixtes) ont mis en place différentes démarches et outils (SCOT approuvé en 2005, PLH, CDDRA...) visant à définir et à mettre en œuvre, un véritable projet de territoire.

L'objectif premier du SCOT de l'Albanais est de conserver « un territoire d'équilibre et de qualité de vie » tout en acceptant un développement économe en consommation d'espace.

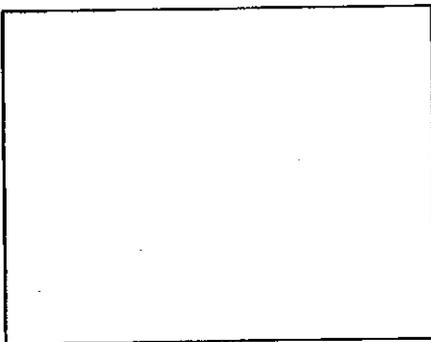
Avis sur le projet

Une première délibération a été prise le 16 Février 2009 par le SIGAL sur le projet de la DTA des Alpes du Nord. Le territoire (regroupé autour des 3 communautés de communes de l'Albanais) avait alors formulé les remarques suivantes :



1. La collectivité « demande que le renforcement des transports collectifs soit clairement indiqué dans la directive pour notre territoire, notamment en direction des agglomérations voisines » ;
2. La collectivité « affirme l'intérêt de l'étude et de la réalisation de l'amélioration de la liaison ferroviaire, par le doublement de la voie ferrée Aix-les-Bains-Albens-Rumilly-Annecy en vue d'innover le nord du sillon alpin et la Haute-Savoie » ;
3. La collectivité « propose d'inscrire une liaison par mode de déplacements doux entre Annecy et Aix-les-Bains via le territoire de l'Albanais, afin de compléter le réseau existant ou en projet, et d'assurer une cohérence du réseau des vélos-routes et voies vertes à l'échelle du Sillon Alpin » ;
4. La collectivité demande une « organisation de transports en commun performants à l'échelle du périmètre des quatre Contrats de Développement Durable Rhône-Alpes du Bassin Annécien, d'Usses et Bornes et de l'Albanais ; ainsi que l'amélioration de la traversée routière de l'agglomération d'Annecy par la gratuité de l'autoroute sur le tronçon Alby-sur-Chéran/Allonzier-la-Caille ».
5. « Le Territoire de l'Albanais, territoire d'équilibre entre les deux pôles majeurs d'Annecy et d'Aix-les-Bains/Chambéry, a les caractéristiques d'un pôle complémentaire. En conséquence, il convient que la DTA des Alpes du Nord reclasse le Territoire de l'Albanais de pôle local à pôle complémentaire ».

Cadre réservé à la préfecture



Dans sa version actuelle la DTA ne répond qu'à certaines remarques de la manière suivante :

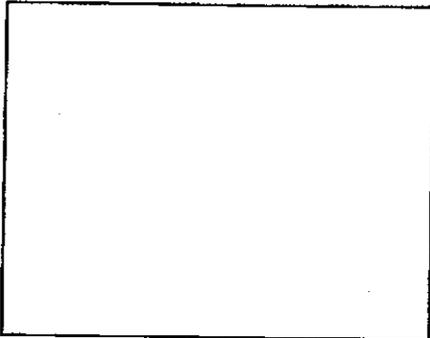
- P° 91 : « les projets prioritaires de modernisation des infrastructures ferroviaires concernent :



l'axe Chambéry-Annecy-Genève (sillon alpin nord) en complément des programmes d'investissements prévus sur le sillon alpin sud »

- P°66 : « 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 »

Cadre réservé à la préfecture



En tant que **personne publique associée**, l'avis du SIGAL sur la DTA est le suivant :

- **La collectivité demande l'inscription d'un itinéraire Annecy-Aix les Bains en liaison douce.**

En effet, si le territoire est classé comme un pôle local, il paraît nécessaire de pouvoir offrir des modes de transport performants et alternatifs à la voiture pour relier les pôles locaux aux pôles complémentaires et majeurs. Le vélo est un mode adapté à l'Albanais.

Par ailleurs, cet itinéraire cyclable constitue la liaison la plus directe entre les deux pôles d'Annecy et d'Aix les Bains.

Nous pouvons également noter l'intérêt touristique que constituerait cette liaison reliant les deux lacs savoyards, hauts lieux de tourisme.

- **Concernant le classement de notre territoire en pôle local**, la collectivité demande que les pôles locaux les plus structurants soient listés (comme les pôles urbains et complémentaires)

Le SIGAL demande également que les pôles locaux les plus structurants pour le territoire d'équilibre du fait de l'importance de leur bassin d'emploi voient leurs fonctions de centralité confortées notamment en matière d'habitat et de services **mais aussi en terme de services publics, de transports collectifs et de déplacements doux** ».



ENTENDU l'exposé de Monsieur Pierre BLANC ;

Le Comité syndical, à l'unanimité,

APPROUVE l'avis proposé sur la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Ainsi délibéré,

Et ont signé au registre, tous les membres présents.

Pour Extrait Conforme,

Le Président,

JC MARTIN



Cadre réservé à la préfecture

PRÉFECTURE DE LA HAUTE-SAVOIE
Direction Régionale de l'Organisation Administrative

29 DEC. 2009

ARRIVÉE

SIVOM PAYS DU MONT-BLANC



119

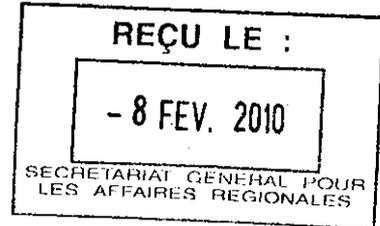
Chamonix Mont-Blanc – Combloux – Les Contamines-Montjoie – Cordon – Demi-Quartier – Domancy
Les Houches – Megève – Passy – Praz-sur-Arly – Saint-Gervais – Sallanches – Servoz – Vallorcine

Préfecture de la Région Rhône-Alpes

**Monsieur le Préfet
Secrétariat Général pour les
Affaires Régionales
31 rue Mazenod**



69426 LYON CEDEX 03



Passy, le - 3 FEV. 2010

Réf. SS/NL/125/2010

Objet : Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord.

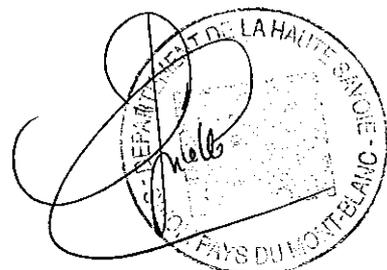
Monsieur le Préfet,

Par lettre en date du 3 novembre dernier, vous avez souhaité du Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc un avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord dans un délai de 3 mois.

Les membres du comité syndical ont été saisis de cette démarche le 27 janvier dernier et vous trouverez, ci-joint, copie de la délibération prise.

Vous souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes salutations distinguées.

**La Présidente,
Solange SPINELLI.**



Département
de la
Haute-Savoie

REPUBLIQUE FRANÇAISE

SIVOM PAYS DU MONT-BLANC

EXTRAIT

Arrondissement
de
Bonneville

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

L'AN DEUX MILLE DIX, le 27 Janvier, à Combloux, le Comité Syndical du SIVOM Pays du Mont-Blanc s'est assemblé sous la présidence de Madame Solange SPINELLI, sa Présidente.

OBJET

ESPACES NATURELS

Directive Territoriale
d'Aménagement des Alpes du
Nord (DTA)
Présentation Nicolas EVRARD

ETAIENT PRESENTS :

Mesdames : Chantal CALLENS, Martine PERINET, Marie-Geneviève BERTET, Sylviane GROSSET-JANIN, Eliane JIGUET, Marie-Paule PERINET-MARQUET, Solange SPINELLI, Laure SCHMUTZ, Dominique ANCEY.

Messieurs : Eric FOURNIER, Joël DIDILLON, Jean BERTOLUZZI, François PICOT, Jean-Louis MOLLARD, Luc VAUTHIER, Serge PAGET, Bernard GROSSET-JANIN, Léonard BRONDEX, Noël LEBEL, XavierCHANTELOT, Gilles PETIT-JEAN GENAZ, Yves TISSOT, Yann JACCAZ, Georges MORAND, André DERISBOURG, Claude PICCOT.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En Exercice : 28
Présents : 26
Titulaires : 23
Suppléants : 3
Absents : 3
Dont excusés : 3

ABSENTS EXCUSES :

Messieurs : Jean-Louis VERDIER, Patrick DOLE, Claude DUVILLARD

Madame la Présidente invite Nicolas EVRARD à présenter ce dossier. Il rappelle la réglementation qui a prévalu à l'élaboration de cette directive.

Vu l'arrêté préfectoral n° 2008-950 du 28 Mars 2008 approuvant les statuts du Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc et sa compétence spécifique SCOT ;

Vu l'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme qui stipule que les projets de Directives Territoriales d'Aménagement d'arrondissement et communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et comité de massif ;

Considérant le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, reçu au Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc le 09 novembre 2009 ;

Le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc constate que le projet de Loi Grenelle 2 propose de faire évoluer les DTA en DTA Développement Durable (DTADD) ne les rendant plus opposables aux documents de rang inférieur, SCOT ou PLU. Les collectivités territoriales devraient être associées à la phase d'élaboration et une consultation formelle aurait ensuite lieu.

Lors du Conseil National de la Montagne, réuni par M. le Premier ministre le 3 novembre 2009, le secrétaire d'Etat chargé du Logement et de l'Urbanisme, M. Benoist Apparu, a annoncé que la DTA des Alpes du Nord serait considérée comme une DTA DD.

Le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc souscrit à cette proposition du gouvernement qui est la marque d'une démocratie mature dans laquelle l'Etat renforce sa dimension de stratégie et de moteur contre toute tendance technocratique et dominatrice. Une DTADD des Alpes du Nord renforcera la dimension partenariale entre les autorités politiques, Etat et collectivités territoriales, et l'amélioration de la gouvernance à multinationaux faisant notamment suite à la Loi Montagne de 1985, à la Loi Pasqua de 1995, de la Loi Voynet de 1999, de la Loi sur la Démocratie de proximité de 2002, à la Loi DTR de 2005. Une DTADD des Alpes du Nord permettra également de dépasser un antagonisme archaïque entre « développeurs » et « protecteurs » que le présent débat sur la DTA a maladroitement réanimé et qui est antinomique avec les principes du développement durable.

Le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc souhaite faire part aux autorités préfectorales des spécificités de son territoire qui font que le Pays du Mont-Blanc n'est pas seulement le « fond d'une vallée » adjacente, un anonyme territoire d'équilibre avec un « pôle local » paradoxalement bicéphale avec Sallanches et Chamonix ... sans considérer qu'en réalité, le PMB peut être aussi considéré comme un centre ou un point névralgique dans le cadre d'une analyse plus transfrontalière.

La Haute vallée de l'Arve comme le Val d'Arly ont toujours été des voies de circulation à travers les Alpes. Le Pays du Mont-Blanc n'est évidemment pas une « impasse ». Plus particulièrement, la Vallée de Chamonix Mont-Blanc s'avère être une porte vers le Valais et la Vallée d'Aoste ; porte évidemment internationale qui subit les affres du fret international et l'urgence de la nécessité du transfert de la route vers le rail. Ainsi, l'Espace Mont-Blanc est un axe qui organise la symétrie entre les Alpes occidentales et les Alpes centrales. Il est un carrefour incontournable pour qui veut comprendre l'Arc alpin dans sa totalité et dans sa diversité.

Le Pays du Mont-Blanc est un territoire marqué par son caractère montagnard, de haute et de moyenne montagne, par ses hautes vallées entre Mont-Blanc et Aravis qui ont défini depuis 150 ans le tourisme en montagne ; la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc, Saint-Gervais et Megève sont toujours des stations incontournables que d'autres stations villages complètent. Le PMB est aussi identifiable par sa plaine entre Le Fayet, Passy, Domancy, Sallanches, dont l'histoire agricole et industrielle, s'est progressivement tournée vers le commerce et les services, mais qui veut rester productrice et innovante, créatrice d'emplois et de richesses.

Alors quel avenir offre cette DTA pour le Pays du Mont-Blanc, pour ses 60 000 habitants et ses millions de touristes, pour ses PME et TPE, pour son agriculture et son pastoralisme, pour sa forêt et ses espaces naturels ?

Nous aborderons nos commentaires d'une façon globale sans distinction de diagnostic, des objectifs ou des orientations tels que présentés dans la DTA.

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

Cette DTA définit les pôles urbains majeurs, les pôles complémentaires des vallées adjacentes et, enfin, des territoires d'équilibre comme ayant une fonction « d'accueil d'une partie de la croissance démographique » des Alpes du Nord. Il nous semble à ce stade pertinent de rappeler le rôle et les enjeux spécifiques au Pays du Mont-Blanc, emblématique des challenges que doivent affronter les Alpes du Nord en matière de solidarité amont-aval, notamment autour du pastoralisme et de l'eau, de la maîtrise de la pression foncière, de la durabilité de l'économie touristique comme des capacités industrielles, des enjeux d'innovation et de compétitivité tout en préservant un haut niveau de qualité environnementale et de qualité de vie.

Plus généralement, le système valléen structure de façon multiple l'espace des Alpes du Nord (comme celui des Alpes du Sud). Cet enjeu local, très prégnant au Pays du Mont-Blanc, est essentiel pour conserver ou développer une solidarité entre les communes (touristique ou agricole, développé ou non) et entre l'amont et l'aval. Si c'est bien le cœur de la logique de fonctionnement de l'ensemble du Massif alpin dans lequel la zone du périmètre des Alpes du Nord s'inscrit pleinement, on ne peut négliger les particularités propres à chaque vallée. Dans le cas du PMB, ce système économique, socioculturel et environnemental, n'est pas uniquement basé sur la simple association des fonds de vallées urbanisées où se trouveraient les services et des stations touristiques qui seraient inhabitées. La réalité au PMB est plus complexe et il y a derrière ce concept un véritable enjeu stratégique du lien urbain-rural, un enjeu de participation des petites communes, des bourgs et des hameaux comme des éléments équilibrants et structurants du territoire du PMB.

Le PMB est un élément emblématique des Alpes du Nord, un territoire propice à une attention spécifique des autorités de l'Etat souhaitant développer de nouvelles formes de l'action publique en montagne. La diversité du PMB est en cela opportune : ces petites agglomérations de la « plaine » du Mont-Blanc qui veulent être compétitives et créer des emplois mais dont la stratégie industrielle et commerciale est difficile à faire émerger, ces grandes stations qui veulent continuer à être la référence dans leur positionnement mais qui ont besoin de ces petites et moyennes stations pour compléter et enrichir leur offre, ces villages de moyenne montagne qui ont tendance à devenir des « zones dortoirs », forment un espace valléen unique qui doit être identifié en tant que tel.

Dans ce territoire, la plupart des villages et des hameaux sont des enjeux de l'identité « montagnarde » et de la modernisation d'une tradition agropastorale, qui conditionne l'équilibre d'un système écologique riche, complexe et fragile. L'activité des villages et des hameaux n'a pas uniquement un rôle de « défense passive » face à « la déstructuration d'un territoire rural » ; ils doivent rester des lieux d'activités agropastorales, de productions artisanales et peuvent développer un potentiel touristique très fort (axé sur l'art de vivre, les produits de qualité et sur l'écotourisme). Par ailleurs, considérant le maintien des activités et des services de proximité, que la DTA identifie à juste titre comme indispensable, considérant les perspectives ouvertes par la deuxième phase des engagements issus du Grenelle de l'environnement – trames bleues et trames vertes –, il convient d'imaginer une stratégie offensive pour ces villages et hameaux, souvent adjacents aux réserves naturelles, qui sont de véritables territoires pilotes du développement durable.

La gouvernance spécifique de nos territoires de montagne et de vallées fait qu'il y a des périmètres pertinents pour l'action opérationnelle et d'autres pour la réflexion stratégique et la structuration complémentaire du territoire. En ce sens, la DTA insiste sur la nécessité d'une plus grande concentration urbaine ce qui est légitime

dans le cas de la Haute-Savoie tant le périurbain tend à miter le paysage de moyenne montagne et des coteaux. Mais à ce stade, la distinction stricte entre le rural et l'urbain est déjà largement caduque ou artificielle. Au regard de l'évolution démographique constatée dans l'arc alpin, il est nécessaire de différencier ce qui est une tendance lourde des variations conjoncturelles. Les Alpes sont globalement devenues, un lieu d'immigration, de peuplement mais aussi un lieu de tourisme, de résidences secondaires et de spéculation immobilière. La maîtrise de la pression foncière¹ est en cela emblématique de cette nécessité de trouver les outils qui permettront aux collectivités territoriales de rester maître de leur destin socioéconomique. Le PMB et en particulier la Vallée de Chamonix, le Val d'Arly ou le Val Montjoie sont des secteurs immobiliers internationaux dont la maîtrise échappe largement aux politiques publiques nationales ou locales. Il semble nécessaire d'identifier le logement permanent et de mettre en cohérence les différents dispositifs réglementaires.

C'est là une faiblesse de la DTA qui ne considère pas que cette pression foncière n'est pas uniquement ciblée sur les communes, que l'Etat, les autorités régionales ou départementales, en fonction de leurs compétences, n'ont pas réussi à apporter de meilleures réponses ou d'appuis plus efficaces aux communes ou aux intercommunalités pour endiguer les excès du marché immobilier. Les élus locaux du PMB peuvent témoigner que, ces dernières années, toute création de logement a été largement absorbée dans un premier temps par la demande touristique puis finalement par la spéculation d'investisseurs qui ne sont pas sanctionnés s'ils laissent leurs lits « froids » ou « gelés ». Le PMB est exemplaire des problèmes d'un marché immobilier et d'une pression foncière internationale qui provoque une « fuite en avant » de l'urbanisation en raison du manque d'outils pour favoriser la réhabilitation et maintenir un bâti locatif « chaud », pour pérenniser l'hébergement permanent et touristique actif.

Les outils développés dans le Canton du Valais (ex : Cran Montana) ne peuvent être, à ce jour, légalement développés en France et dans l'Union européenne. Pour autant, est-ce en stigmatisant l'urbanisme des maires ou des présidents d'intercommunalité porteuses de compétences en matière d'urbanisme, que nous réussirons collectivement à répondre à cet enjeu qui touche d'abord la partie la plus faible économiquement de notre population locale ? C'est également un enjeu pour le législateur national et européen.

D'autre part, le Pays du Mont-Blanc offre les éléments et les ressources pour développer un cluster, un pôle de compétitivité ou un pôle d'excellence rurale pour soutenir et organiser la gouvernance et l'innovation des secteurs productifs autre que le tourisme. Il existe plusieurs entreprises dynamiques (Anthogyr, Quechua, etc.), plusieurs secteurs d'activités porteurs (construction bois, équipement sportif, etc.) qui mériteraient d'être mis en réseau, développés, coordonnés, dynamisés et pourquoi pas de manière transfrontalière dans le cadre de l'Espace Mont-Blanc ? Le PMB n'entend pas se satisfaire d'une monoactivité touristique forcément fragile, même si elle restera la principale source d'emplois et de revenus de notre territoire. Le PMB entend collaborer avec les services de l'Etat et avec les Collectivités territoriales de rangs supérieurs pour affiner sa stratégie industrielle et son ancrage dans « une économie de la connaissance ».

¹ Janvier 2008 Le dysfonctionnement des marchés du logement en zone touristique - rapport du conseil général des Ponts et Chaussées, n° 004983-01.

2. Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources patrimoniales

L'analyse, les objectifs et les orientations de la DTA posent une question : comment valoriser et favoriser les communes qui depuis plusieurs décennies ont fait le choix d'un développement maîtrisé de leur urbanisme et d'une préservation de leur ressources patrimoniales et naturelles ? Un gel strict ou une vision trop « restrictive » se ferait au détriment des collectivités vertueuses et ne favoriserait que les collectivités qui ont privilégié leur développement économique (touristique ou industriel) sans considération pour leur patrimoine environnemental, leur activité agropastorale ou leur lien socioculturel.

Il faut considérer qu'au-delà du constat fait par la DTA, globalement partagé par tous, les communes sont porteuses d'une histoire qui a sans doute connue des erreurs, des faiblesses ou des excès au même titre que les collectivités d'un rang supérieur ou l'Etat, mais on ne peut nier que les quatorze communes du PMB travaillent depuis longtemps à la préservation de l'environnement, de leur forêt, de leurs alpages, de leur biodiversité, de l'eau. Les Réserves naturelles, les zones Natura 2000, les zones humides et de biodiversité, l'Arve et ses affluents, sont des ressources naturelles reconnues. Le Schéma de Développement Durable de l'Espace Mont-Blanc, le SAGE du SM3A, le Plan Climat territorial de la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont Blanc, la Charte forestière du Pays du Mont-Blanc, les conférences internationales sur « l'eau en montagne » organisées à Megève, les Rencontres alpines du CNM à Sallanches, sont autant d'exemples, parmi d'autres, de la conscience environnementale du PMB.

Ainsi, les PLU des Communes du PMB sont souvent déjà marqués par une majoration de COS en cas de construction THPE ou HQE et d'utilisation des énergies renouvelables.

Plus globalement, l'Etat contraignant doit faire place à l'Etat stratège qui ne peut appuyer sa politique sur une photographie ponctuelle en négligeant l'analyse tendancielle pour favoriser les collectivités vertueuses dans leur stratégie d'urbanisme. Cette DTA doit être l'occasion de récompenser par une sorte de « dotation » supplémentaire les communes qui ont fait du développement durable avant le phénomène de mode. L'Etat doit être attentif à cette nécessité de péréquation qui maintient la cohésion du système économique, social et environnemental.

Nous avons espoir que cette DTA devenant DTADD, enrichie à terme des travaux du Plan National d'Adaptation au changement climatique, des prescriptions de la Loi Grenelle 2 et du Paquet Energie climat européen permettra de donner au PMB, comme au reste des Alpes du Nord, les moyens d'une véritable « croissance verte », et non pas d'une « mise en réserve ».

3. Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement

Nous ne pouvons que globalement souscrire à cette orientation nécessaire dans les Alpes du Nord. Pour cela, l'Etat doit être attentif à l'analyse des nouvelles exigences touristiques qui poussent à la diversité des demandes et à la complémentarité des offres. Là encore, le Pays du Mont-Blanc offre de nombreux exemples novateurs dans ce domaine du tourisme respectueux de l'environnement. L'office du tourisme de Megève a été un des premiers certifiés ISO 14001, certification relative au management environnemental. A Megève encore, le centre des congrès-patinoire-

centre nautique-médiathèque est alimenté en électricité grâce au turbinage de l'eau potable passée par une conduite forcée.

Les quatre communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc (Vallorcine, Chamonix, Les Houches et Servoz) regroupée en Communauté de communes dotée de la compétence tourisme, développent un projet ambitieux autour de l'écotourisme. Avec les autres communes touristiques que sont Passy, Saint-Gervais, Les Contamines-Montjoie, Megève, Praz-sur-Arly, Combloux, Cordon, le PMB peut être considéré comme un pôle pilote majeur dans la réflexion que doit conduire l'Etat en partenariat avec les collectivités locales avec l'expertise des socioprofessionnels et des ONG.

Par la haute qualité de son environnement, par son accessibilité unique, par son histoire, le Pays du Mont-Blanc a su maintenir et développer un tourisme estival que beaucoup aimerait connaître dans les Alpes françaises. Mais cela ne s'est pas fait au détriment du tourisme hivernal qui jouit d'une image pérenne et porteuse par rapport aux tendances du marché touristique de la « neige » (stations de moyenne altitude avec paysages et patrimoines architecturaux), d'atouts évidents.

Le PMB ne se résume pas à quelques stations "phares" et de prestige, mais il existe des petites stations, des communes plus modestes, qui œuvrent souvent très activement pour un développement durable en matière de construction et de qualité de vie.

Combloux, Les Houches, Les Contamines-Montjoie, comme Chamonix, ont été parmi les premières stations françaises à signer la Charte de Développement Durable initiée par l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne (ANMSM).

Le Plan d'eau biotope de Combloux est inscrit dans une démarche de tourisme respectueux de l'environnement et grâce à l'engagement des services administratifs il est un lieu expérimental important.

Le PMB a peut être plus qu'ailleurs dans les Alpes du Nord un atout très fort et un potentiel à valoriser en matière de tourisme durable. Les choses peuvent ainsi être encore améliorées si l'Etat et les Collectivités régionales et départementales comprennent l'intérêt stratégique de faire du PMB un territoire pilote du tourisme durable parce qu'il est connu et fréquenté internationalement. Pour cela, il sera nécessaire de sortir des généralités et du cadre large du Protocole « tourisme » de la Convention alpine pour travailler sur des actions opérationnelles.

Les potentialités du PMB en faveur d'un écotourisme plus « naturaliste » sont évidentes et nous souhaitons que l'Etat soutienne les démarches innovantes qui verront le jour dans notre territoire.

Pour préserver l'environnement en matière touristique, il faut penser à garantir également un service de transport durable. Ainsi, l'accessibilité durable s'avère une priorité qui se développe en de multiples projets. Par exemple, l'idée d'un véritable « tram train » entre Le Fayet et Vallorcine doit être mise en avant comme l'un des exemples de ce territoire. L'augmentation du cadencement de cette ligne est une nécessité touristique mais aussi urbanistique pour passer d'un atout touristique à un véritable transport urbain durable. Le Tramway du Mont-Blanc peut également être cité comme un outil à valoriser dans cette stratégie d'accès vertical.

Plus globalement, si le tourisme durable est un travail sur l'offre de nouveaux produits, il est aussi le fruit d'une politique volontariste qui concerne non seulement l'environnement, mais aussi le social, afin de rendre pérenne le développement économique.

En cela, c'est l'ensemble de l'activité touristique qui doit être analysée et nous souhaitons que la DTA considère l'intérêt que peut représenter l'extension ponctuelle d'un domaine skiable avec un impact faible sur l'eau et les paysages, mais qui permettrait de désengorger une zone d'accès, créerait des conditions d'emplois plus stables ou redynamiserait l'économie d'un village devenu dortoir. Aussi certaines analyses doivent-elles être nuancées ou précisées pour rassurer les stations de ski (ANMSM) et le secteur des remontés mécaniques (SNTF), porteurs de nombreux emplois aujourd'hui indispensables pour l'équilibre économique et social de notre territoire. Pour autant, il faut entendre les propositions de la CIPRA en faveur d'un tourisme durable. A moyen terme, il n'y a pas obligatoirement d'opposition entre ces acteurs comme le prouvent leurs actions communes (Charte du développement durable des stations de montagne).

Enfin, la sur-fréquentation est propre à fortement endommager l'environnement naturel. Il est donc indispensable qu'au niveau européen une coordination des calendriers des vacances scolaires soit effectuée, afin d'éviter que les vacances scolaires des différents Etats membres se concentrent sur une ou deux semaines.

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

Cette question est particulièrement sensible dans la Haute Vallée de l'Arve et le cumul du corridor international de transport, des déplacements touristiques et des flux pendulaires locaux rendent le transport routier difficile et particulièrement polluant dans ce site au pied d'un patrimoine environnemental d'exception. L'opportunité de la Ligne centenaire Le Fayet-Martigny mérite donc une attention plus poussée et la mise à disposition de moyens conséquents. Au sein du PMB, l'enjeu d'un développement vital des transports collectifs se fait chaque jour plus présent et sensible pour les populations permanentes comme pour les touristes temporaires. Si les transports publics peuvent encore être améliorés au Pays du Mont-Blanc, un certain nombre d'expérimentations et le développement d'outils innovants, comme la Centrale de Mobilité² prouvent la dynamique de notre territoire sur cette question. Il faut signaler que beaucoup de choses sont faites pour développer les transports en commun intra station ou inter station, par exemple entre Combloux et Megève, entre Vallorcine, Chamonix et les Houches, entre Saint-Gervais et les Contamines, etc.

Il est également urgent d'obtenir un véritable désenclavement ferroviaire du Haut-Faucigny grâce à la réalisation d'une ligne à grande capacité jusqu'au Fayet, reliée à Bellegarde via Annemasse et en liaison avec Genève (Eaux-Vives). En effet, la création d'une liaison ferroviaire fortement cadencée entre Genève et Le Fayet est nécessaire si l'on considère le nombre de personnes qui font quotidiennement l'aller-retour entre Genève ou les différentes villes de la vallée de l'Arve et les communes du PMB.

Cette desserte du Nord de la Haute-Savoie est absolument nécessaire sur un plan touristique (les « derniers kilomètres » traités par le Groupe de travail « transports »

² www.viamontblanc.com

de la Convention alpine), mais aussi sur le plan des déplacements domicile-travail entre l'agglomération franco-valdo-genevoise et la vallée de l'Arve.

Enfin, le désengorgement du Tunnel du Mont-Blanc (comme celui du Fréjus) et le report modal d'une grande partie du fret de la route vers le rail doit rester une grande priorité de l'action de l'Etat dans les Alpes du Nord. Les nuisances liées à ce trafic international, souvent aberrant, nécessitent que le gouvernement appuie fortement le renouvellement de la Directive « Eurovignette » notamment dans l'opportunité qu'elle représente d'une sur-tarifcation du passage des infrastructures frontalières et de montagne. Il est également souhaitable que les revenus issus de cette tarifcation soient utilisés pour l'aménagement durable des dites zones de montagne. Ainsi, le projet Lyon-Turin doit, en cette période où la relance économique doit être prospective et stratégique en envisageant les développements économiques continentaux futurs, rester une priorité nationale comme européenne.

De même, il apparaît impensable que l'Etat français accède aux demandes de l'Etat italien sur la réouverture du Tunnel du Mont-Blanc et de ses accès aux matières dangereuses.

Conclusion : Mesures d'accompagnement et recommandations

Les spécificités territoriales et historiques de nos communes du Mont-Blanc nous poussent à rappeler le droit à la différence et à l'expérimentation des Communes de montagne, sanctuarisées par la Loi « montagne ».

La DTADD doit s'intéresser à la dimension transfrontalière forte du territoire du Mont-Blanc³. Cette « identité » transfrontalière de notre territoire est donc un élément déterminant de l'aménagement des Alpes du Nord et ne concerne pas seulement le poids de Genève avec l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise, mais aussi celui de la Région autonome de la Vallée d'Aoste et du Canton du Valais voire celui de Turin et du Piémont.

Les orientations de la DTADD se situent également dans le débat européen sur la « cohésion territoriale », actuellement en cours, et doit considérer la possibilité d'une intégration plus forte des régions de l'arc alpin à l'échelon européen dans une approche par espaces multirégionaux (stratégies macrorégionales) cohérents sur le modèle de ce que la Commission et les Etats concernés ont entrepris pour la Mer baltique. Le modèle de la politique française de Massifs est d'ailleurs un élément constitutif de ce débat.

Enfin, la nécessité exprimée de territorialiser la déclinaison de la DTA s'impose d'autant plus que ce document reste très généraliste, voire parfois trop universaliste, sans s'appuyer suffisamment sur les logiques de vallées ou de bassins versants qui structurent la partie Nord du massif alpin français. On peut également regretter le maintien de la division que symbolise cette DTA entre Alpes du Nord et Alpes du Sud alors que la Loi DTR a rassemblé en un seul Massif l'ensemble des Alpes françaises. Le généralisme avec lequel ont été traités les « territoires d'équilibre » semble prouver que plus on s'éloigne du sillon alpin moins on est considéré. Or les 60 000

³ La Communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc et les autorités du PMB, la Région Autonome de la Vallée d'Aoste et le Canton du Valais souhaitent que soit consolidé juridiquement l'Espace Mont-Blanc permettant la création d'un Secrétariat général permanent et le développement grâce au PIT d'actions et de services transfrontaliers permanents. Le Groupement Européen de Coopération Territoriale est une piste étudiée.

habitants permanents et les millions de touristes annuels du PMB ne peuvent pas être si peu considérés par les services de l'Etat.

Les outils visés par la DTA sont principalement des outils intercommunaux : SCOT, PDU, SAGE. Nous voulons confirmer l'intérêt des Communes du PMB pour cette analyse.

Vu le contexte de la réforme des collectivités territoriales et considérant la création dans son périmètre de la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc, le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc travaille aujourd'hui à une nouvelle gouvernance du pays du Mont-Blanc. **La transformation de la DTA en DTADD des Alpes du Nord serait de nature à relancer la réflexion d'un SCOT sur le Pays du Mont-Blanc déclinant les orientations de la DTA.**

Le PMB est riche de sa diversité, et il a besoin de toutes ses communes, de la mobilisation de ses acteurs socioéconomiques et de ses associations pour le faire vivre à la hauteur de ses ambitions et du paysage dont il est le gardien. Le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc est conscient que les temps du « bétonnage à outrance » des stations et des communes sont totalement révolus, que ce qui a été autorisé, ou toléré il ya 30 ans est devenu aujourd'hui impensable. Mais une autorégulation consentie est préférable que des directives imposées et opposables.

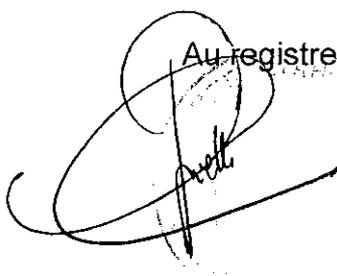
Au-delà de ces remarques, le Préfet de la région Rhône-Alpes et le SGAR peuvent à juste titre considérer l'intérêt de démarches contractuelles à condition qu'elles soient aussi partenariales et inspirées de stratégies partagées entre les collectivités et les représentants de l'Etat. A ces différentes conditions dont celle de l'intégration des remarques ci-dessus, ils pourront trouver tout l'appui des communes du PMB.

Au cours du délibéré, c'est donc bien sous la condition impérative de la transformation de la DTA en DTADD que le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc accepterait pleinement la validité et reconnaîtrait la légitimité de ce document stratégique.

Le Comité Syndical, après délibéré et à l'unanimité :

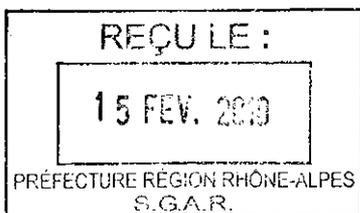
- ☞ **AFFIRME sa volonté de voir la DTA des Alpes du Nord transformée en DTADD, seule condition à l'acceptation pleine de sa validité et à la reconnaissance de la légitimité de ce document stratégique par le Syndicat Mixte Pays du Mont-Blanc.**

Abstention : Monsieur Noël LEBEL (Les Houches)



Ainsi fait et délibéré,
Au registre suivent les signatures,
Pour copie conforme,
La Présidente,
Solange SPINELLI.

Thonon-les-Bains, le 09 février 2010



A l'attention de Monsieur le Préfet de la région
Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31, rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

Lettre recommandée avec accusé de réception
Nos réf : JPF/CB/MCP/AB -- 2010-044

Objet : Avis du SIAC sur le projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées

Monsieur le Préfet,

J'accuse réception de votre courrier reçu au SIAC le 13 novembre 2009 par lequel vous sollicitez un avis des personnes publiques associées sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord conformément aux dispositions de l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme.

Le bureau syndical du SIAC par délibération du 14 janvier 2010 a émis un avis favorable sous réserve de la prise en compte de certaines remarques. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint cette délibération.

Par ailleurs, pouvez-vous nous informer sur l'évolution du projet de DTA vers une éventuelle Directive Territoriale d'Aménagement Développement Durable ?

En vous remerciant pour l'attention portée à notre territoire et espérant que nos observations pourront être prises en compte, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma haute considération.

Jean-Pierre FILLION

Président du SIAC



BUREAU DU 14 JANVIER 2010

OBJET : Avis du SIAC sur le projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Préambule :

Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais, créé le 25 avril 2003, a pour compétence la mission de conception, de pilotage et de coordination des actions tendant à l'aménagement et au développement du Chablais. Le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale a été arrêté par le Préfet le 18 septembre 2003 et sa mise en œuvre décidée par le SIAC le 22 janvier 2004.

Monsieur le Président rappelle que le SIAC a émis trois contributions à l'avant projet de DTA des Alpes du Nord au cours des douze derniers mois (5 janvier, 6 avril et 24 avril 2009), et qu'une délégation des élus du Chablais a été reçue en préfecture d'Annecy. Le projet de DTA des Alpes du Nord tel qu'il est aujourd'hui soumis à consultation officielle des personnes publiques associées, conformément à l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme, a pris en compte un certain nombre des remarques des élus du Chablais. Ils restent cependant quelques interrogations et remarques qui n'ont pas été prises en compte.

Monsieur le Président expose :

Vu l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2003 fixant le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais,

Vu la délibération du Comité syndical du SIAC du 22 janvier 2004 mettant en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais et fixant les modalités de concertation,

Vu la délibération du Comité syndical du SIAC du 20 novembre 2008 concernant la demande de prise en compte de l'avis du SIAC dans le cadre de la concertation du projet de DTA des Alpes du Nord,

Vu le projet de DTA des Alpes du Nord reçu au SIAC le 13 novembre 2009, conformément à l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme,

Considérant que le projet de DTA des Alpes du Nord a pris en compte un certain nombre de remarques relatives aux contextes territoriaux, mais qu'un certain nombre d'interrogations demeurent :

p.64, il est précisé concernant la démographie : « Le taux de croissance moyen de référence sera le cas échéant modulé en fonction des contextes de chaque territoire pour tenir compte des fortes disparités démographiques constatées ». Cette précision, qui tient bien compte des particularités locales, ne figure pas en gras et n'est donc pas opposable. Nous souhaitons que cette précision ait un caractère opposable et qu'elle soit reprise p.66 pour les bourgs et villages afin d'éviter toute ambiguïté.

p.64, le projet de DTA prévoit 25% de logements sociaux dans la construction pour les pôles complémentaires. La loi ne prévoit que 20% de logements sociaux pour la majeure partie de ces communes concernées. En conséquence, nous souhaiterions que la DTA n'implique pas de contraintes supplémentaires à la prescription légale.

p.65 : le rôle des pôles complémentaires a été précisé avec pertinence : « 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. » Il n'y a cependant toujours pas d'assurance concernant le maintien des fonctions de commandement, de tertiaire supérieur, comme c'est le cas pour les pôles majeurs. Nous souhaiterions

**BUREAU DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL
D'AMENAGEMENT DU CHABLAIS
(S.I.A.C.)**

Siège social : Espace de Tully - THONON-les-BAINS

Extrait du registre des délibérations du Bureau

SEANCE DU 14 JANVIER 2010

L'an deux mille dix le quatorze janvier à quatorze heure, le Bureau du Syndicat, régulièrement convoqué, s'est réuni à THONON-LES-BAINS, Espace Tully,
sous la Présidence de
Monsieur Jean Pierre FILLION,

Assisté de :

M. Jean DENAIS, Vice-président
Mme Jacqueline GARIN, Vice-présidente
M. Michel MEYNET, Vice-président
M. Jean-Pierre RAMBICUR, Vice-président
M. Bernard MAXIT, Vice-président
M. Gilles CAIROLI, Secrétaire
M. Charles RIERA, Maire adjoint Thonon-les-Bains
M. Joseph-Alexis BREUIL, Maire Adjoint Publier
M. Jean-François BAUD, Maire de Douvaine

Etaient Absents excusés :

M. Jean-Louis BATTANDIER, Vice-président
M. Louis DURET Vice-président
M. Bruno GILLET, Maire de Saint-Paul en Chablais

Le Bureau a nommé Mme Jacqueline GARIN secrétaire de séance.
Le compte rendu de la séance est affiché par extraits
à la porte de l'Espace de Tully
siège social du Syndicat, le 21 janvier 2010

que le maintien des fonctions majeures actuellement existantes dans les pôles complémentaires soit affirmé.

p.73 : Sur la cartographie des espaces naturels : La cartographie des espaces naturels majeurs hors périmètre devrait atteindre le même degré de précision pour chaque territoire (ex : la réserve naturelle de Tanay dans le Valais Suisse n'est pas délimitée comme les espaces du PNR du Haut Jura).

p.85 à 88 : la remarque précédente du SIAC n'a pas été prise en compte : la DTA en l'état fige l'urbanisme touristique en bloquant tout développement et aménagement sans outils adaptés de relance de la réhabilitation de l'immobilier existant. Cela va engendrer rapidement une inadéquation de l'offre à la demande contrairement au but visé par la DTA mais également une dépréciation du bâti et une fuite des investisseurs au moment où une reconversion des sites sera recherchée, reconversion passant également par des participations de ces investisseurs privés.

Par ailleurs, à ce jour, les élus en charge de l'aménagement de leur territoire (remontées mécaniques, immobilier, équipements structurants, ...) ont toujours essayé de trouver le bon équilibre entre préservation de leur milieu (qui est leur fonds de commerce) et besoins de l'économie locale. Aussi, interdire toute extension ou liaison entre domaines skiables (les conditions à remplir pour les permettre sont quasiment impossible à réunir) fige l'offre ski et dégrade fortement notre compétitivité internationale. Enfin, cette disposition oublie que le transport par câble peut représenter une alternative crédible à la voiture dans certains cas et renforcer les liens dans un bassin d'offres touristiques.

p.92 : concernant les infrastructures routières ou ferroviaires « les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir et réserver des terrains pour ces projets que s'ils respectent ces principes. » Il peut être judicieux de maintenir des réserves foncières pour les évolutions d'infrastructures, même si l'élargissement des voies ou les tracés neufs ne semblent pas nécessaires dans l'immédiat. C'est un principe de précaution. La notion de justification du projet à long terme n'apparaît pas comme possibilité.

p.90 : La remarque précédente du SIAC n'a pas été prise en compte : sur les infrastructures d'accès au Sillon Alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise, le SIAC demande que l'ensemble des projets validés par l'État dans le cadre du désenclavement du Chablais depuis 1999 soit intégré dans la DTA, conformément à la signature de l'État. Sont notamment à ajouter :

- La réouverture de la voie ferrée sud-léman d'Evian à Saint-Gingolph, qui permet une liaison internationale, selon les objectifs annoncés dans la DTA (projet par ailleurs inscrit au schéma régional des services de transports de la région Rhône-Alpes),

- La liaison routière Machilly-Veigy,

- La liaison routière fuseau sud lémanique Thonon-les-Bains/Saint-Gingolph.

Nous notons par ailleurs, que la liaison A40 – Thonon a été actée, notamment dans son tronçon Machilly-Thonon en ce qui concerne le Chablais.

p.92 : La remarque précédente du SIAC n'a pas été prise en compte : « L'optimisation des réseaux existants est prioritaire par rapport aux projets neufs » : pourquoi cette orientation (en particulier pour le ferroviaire) ? La DTA ne peut demander aux territoires qui ne disposent pas actuellement d'un réseau pertinent d'infrastructures ferroviaires, de proposer une offre de transports en commun concurrentielle par rapport à la voiture sans mettre en œuvre des projets neufs. Cette orientation paraît contradictoire avec les objectifs affichés auparavant. La rédaction qui mêle orientations sur le réseau routier et sur le réseau ferroviaire devrait sans doute être clarifiée par deux titres distincts. Par ailleurs, concernant le routier, en particulier dans les secteurs de montagne soumis à des aléas forts, il est important de pouvoir permettre la réalisation de routes nouvelles dans le cadre du remplacement d'une voie identifiée comme dangereuse au regard des risques naturels (géologiques, ...).

p.93 : « 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. » Il est important de permettre des exceptions à cette règle pour les zones d'activités industrielles ou économiques (par exemple pour des activités industrielles à proximité d'une plateforme de fret) et pour les services d'intérêt général.

**BUREAU DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL
D'AMENAGEMENT DU CHABLAIS
(S.I.A.C.)**

Siège social : Espace de Tully - THONON-les-BAINS

Extrait du registre des délibérations du Bureau

SEANCE DU 14 JANVIER 2010

L'an deux mille dix le quatorze janvier à quatorze heure, le Bureau du Syndicat, régulièrement convoqué, s'est réuni à THONON-LES-BAINS, Espace Tully,
sous la Présidence de
Monsieur Jean Pierre FILLION,

Assisté de :

M. Jean DENAIS, Vice-président
Mme Jacqueline GARIN, Vice-présidente
M. Michel MEYNET, Vice-président
M. Jean-Pierre RAMBICUR, Vice-président
M. Bernard MAXIT, Vice-président
M. Gilles CAIROLI, Secrétaire
M. Charles RIERA, Maire adjoint Thonon-les-Bains
M. Joseph-Alexis BREUIL, Maire Adjoint Publier
M. Jean-François BAUD, Maire de Douvaine

Etaient Absents excusés :

M. Jean-Louis BATTANDIER, Vice-président
M. Louis DURET Vice-président
M. Bruno GILLET, Maire de Saint-Paul en Chablais

Le Bureau a nommé Mme Jacqueline GARIN secrétaire de séance.
Le compte rendu de la séance est affiché par extraits
à la porte de l'Espace de Tully
siège social du Syndicat, le 21 janvier 2010

p.93 « les documents d'urbanisme locaux devront intégrer la capacité d'accessibilité routière et en transports collectifs aux stations comme un des éléments dimensionnant pour la taille et la nature de la gestion du parc d'hébergements. » Ce paragraphe a été reformulé, mais concrètement la question reste la même que lors de notre première remarque : comment les collectivités peuvent-elles calculer la capacité d'accessibilité routière pour mettre en œuvre cette mesure ?

Après en avoir délibéré, le Bureau donne un avis favorable à l'unanimité au projet de DTA des Alpes du Nord dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, sous réserve de la prise en compte des remarques précédemment émises.

Le Président,

Jean-Pierre FILLION

CERTIFIÉ EXÉCUTOIRE

Déposé en Sous-Préfecture le.....10.FEV. 2010

Publié ou notifié le.....

Pour le Président
La Directrice du SIAC
Céline BILLAULT



**BUREAU DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL
D'AMENAGEMENT DU CHABLAIS
(S.I.A.C.)**

Siège social : Espace de Tully - THONON-les-BAINS

Extrait du registre des délibérations du Bureau

SEANCE DU 14 JANVIER 2010

L'an deux mille dix le quatorze janvier à quatorze heure, le Bureau du Syndicat, régulièrement convoqué, s'est réuni à THONON-LES-BAINS, Espace Tully,
sous la Présidence de
Monsieur Jean Pierre FILLION,

Assisté de :

M. Jean DENAIS, Vice-président
Mme Jacqueline GARIN, Vice-présidente
M. Michel MEYNET, Vice-président
M. Jean-Pierre RAMBICUR, Vice-président
M. Bernard MAXIT, Vice-président
M. Gilles CAIROLI, Secrétaire
M. Charles RIERA, Maire adjoint Thonon-les-Bains
M. Joseph-Alexis BREUIL, Maire Adjoint Publier
M. Jean-François BAUD, Maire de Douvaine

Etaient Absents excusés :

M. Jean-Louis BATTANDIER, Vice-président
M. Louis DURET Vice-président
M. Bruno GILLET, Maire de Saint-Paul en Chablais

Le Bureau a nommé Mme Jacqueline GARIN secrétaire de séance.

Le compte rendu de la séance est affiché par extraits
à la porte de l'Espace de Tully

siège social du Syndicat, le 21 janvier 2010

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES VALLÉES D'AIGUEBLANCHE

40 Chemin des Loisirs
73260 AIGUEBLANCHE



J 09 - 12 - 17 - 14

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA Communauté de Communes des Vallées d'Aigueblanche

OBJET :

Directive Territoriale
d'Aménagement (DTA) des
Alpes du Nord

Avis au titre des « personnes
publiques associées » au projet
de DTA transmis par le Préfet
de Région le 3 novembre 2009

Date de Convocation :

10 décembre 2009

Nombre de conseillers :

En exercice : 30

Présents : 22

Votants : 26

L'AN DEUX MILLE NEUF LE 17 DECEMBRE A 20 HEURES

Le Conseil de la CCVA, légalement convoqué, s'est réuni au Siège de la Communauté de Communes à BELLECOMBE en séance publique sous la présidence de son Président M. André POINTET.

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mesdames et Messieurs

ALLERME Eric - BENOIST Arnaud - BETRY Michel - BRUNIER Thierry - CATHELAIN Frédéric - COSTE Jean - COUTIN Ginette - GERMANAZ Sylvie - GOHEL Patrick - GUILLARD Paul - IBGHI Jean - LAUER Bruno - MARTIN Jean-Christophe - MARTINOT Gabriel - MORIN Jean-Yves - MORTON Carole - PERRET Rémy - POINTET André - ROCHAIX Jean-François - VERJUS Philippe - VORGER Jean-Michel - VORGER Robert -

REPRÉSENTÉS : M. GROGNIET Jean-Christophe par M. VORGER Jean-Michel
M. THOMAS Joseph par M. ROCHAIX Jean-François
M. MATHIS Marc par M. POINTET André
Mme RELIER Annie par M. MARTIN Jean-Christophe

EXCUSES : M. AIMOZ Yves
M. BARNY Christophe
Mme COLLET-BEILLON Marie-Josèphe
M. SIMILLE Jean-Yves

Assistait également à ce Conseil de la Communauté de Communes avec voix consultative (article L5211-6 du CGCT) : Monsieur Auguste BILLAT, Maire délégué de Pussy.

Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des TIC, à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de contentieux. A l'opposé, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement, qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, etc...) et le contenu de l'actuel projet de DTA, dont les premières études remontent à 1995, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement, et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

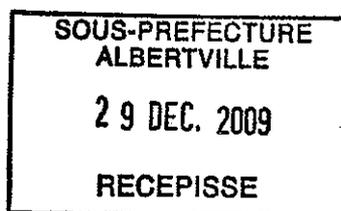
Aussi, au vu de ce qui précède, et considérant l'unanimité qui a prévalu, jusqu'ici, aux orientations déclinées du « Grenelle de l'environnement », le Conseil Communautaire, après avoir délibéré, se prononce :

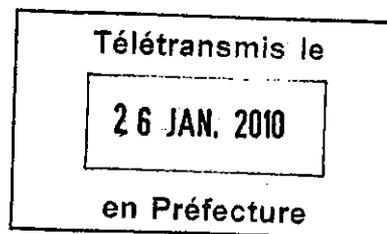
- sur l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier,
- sur la réelle opportunité, partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA, mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable, de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

**FAIT ET DÉLIBÉRÉ LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.
CERTIFIÉ CONFORME AU DÉBAT.**

Le Président,


André POINTET





Extrait du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 25 janvier 2010

Le vingt cinq janvier deux mil dix à 14 heures 30, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Marc BAIETTO, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 16
Nombre de votants, présents et représentés : 14

PRÉSENTS

Membres titulaires

Marc BAIETTO	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jacques CHIRON	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Yannik OLLIVIER	GRENOBLE ALPES METROPOLE
José ARIAS	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jean MOUREY	GRENOBLE ALPES METROPOLE

Yannick BELLE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Olivier BERTRAND	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Jean-Claude PEYRIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

Membre suppléant

Denis PINOT suppléant de Guy ROUYEYRE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
--	----------------------------

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR

Michel ISSINDOU pouvoir à Marc BAIETTO	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Christophe FERRARI pouvoir à Jacques CHIRON	GRENOBLE ALPES METROPOLE

Pierre RIBEAUD pouvoir à Yannick BELLE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Alain PILAUD pouvoir à Denis PINOT	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Michel SAVIN pouvoir à Jean-Claude PEYRIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

ABSENTES

Catherine KAMOWSKI	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Brigitte PERILLIE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

Monsieur Yannick BELLE a été nommé secrétaire de séance.

OBJET : DEPLACEMENTS - Avant-projet de Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord - Consultation des personnes publiques associées - Projet de socle d'avis commun au Préfet de Région.

Rapporteur : Marc BAIETTO

Mesdames, Messieurs,

L'Etat mène actuellement la consultation des personnes publiques associées sur son avant-projet de Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord.

Il est proposé que les personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble portent un volet commun intégrant leurs avis respectifs dans le cadre de cette consultation.

Ce projet de socle commun à l'attention du Préfet de Région regrouperait les avis des collectivités suivantes :

- Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole
- Communauté d'agglomération du Pays Voironnais
- Établissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble
- Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise
- Communes de Grenoble, Echirolles, Saint Martin d'Hères et Fontaine

La présente délibération a pour objet de proposer au comité syndical du SMTC d'approuver ce projet d'avis commun, qui figure en annexe.

Ci-dessous sont repris les extraits de ce texte ayant plus particulièrement attrait au domaines des transports et des déplacements :

« Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord :

- ***En premier lieu, il est indispensable pour l'agglomération et la région urbaine de Grenoble d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.***
- ***Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.***
*Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés.
Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.*
- ***L'aménagement de l'autoroute A 480 et le déclassement de l'A48 à l'entrée de Grenoble doivent être considérés comme prioritaires en visant pour l'aménagement de l'A480 une augmentation de capacité sur l'emprise existante, de la fourche avec A48 à l'échangeur du Rondeau, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, en respectant les principes des autoroutes apaisées et en conjuguant capacité de trafic et respect des zones urbanisées traversées.***

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

[...]

Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :

- **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération, Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Etablissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.**
- **démarche urbanisme – transports avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC. ».**

Après avis favorable du bureau du 8 février et après en avoir délibéré, le comité syndical :

- émet un avis favorable à l'avant-projet de Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord, sous réserve de la prise en considération de l'avis commun des personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble tel que donné en annexe à cette délibération.

Contre 2 (Jean-Claude PEYRIN, Michel SAVIN)

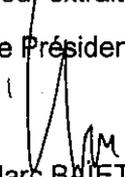
Abstention 1 (Olivier BERTRAND)

Pour 14

Conclusions adoptées

Pour extrait conforme,

Le Président,


Marc BAJETTO

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 1er février 2010

ANNEXE

DTA des Alpes du Nord Consultation des Personnes publiques associées Socle d'avis commun au Préfet de Région

Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole - Communauté d'agglomération du Pays Voironnais - Établissement Public du SCoT de la Région Urbaine de Grenoble - Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise - Communes de Grenoble, Echirolles, Saint Martin d'Hères et Fontaine

Préambule

La consultation des personnes publiques associées marque l'aboutissement d'un processus initié par l'État depuis une dizaine d'années à l'échelle des Alpes du Nord qui concerne la plus forte concentration urbaine en cœur de massifs dans l'arc alpin transfrontalier et, au plan du tourisme et des loisirs, constitue la première destination neige en Europe.

Le dynamisme de cet espace attractif, de grande qualité et sensibilité en terme de cadre de vie, d'environnement et d'exposition au changement climatique, en fait un espace fragile qui appelle une évolution forte des modalités du développement.

Ce projet de DTA fait suite au « livre blanc des Alpes du Nord », approuvé de façon contemporaine à l'agrément des pôles de compétitivité qui reconnaît la contribution du Sillon Alpin au dynamisme national et de Rhône-Alpes, et également à l'engagement de la démarche de coopération métropolitaine à laquelle a contribué le Sillon alpin.

Les composantes iséroises des Alpes du Nord se fédèrent pour l'essentiel dans le périmètre du SCoT de la région urbaine de Grenoble, aujourd'hui rejoint par le Trièves et dont l'approbation suivra de peu l'aboutissement de la DTA.

Ces éléments de convergence, dans l'espace et dans le temps, conduisent les personnes publiques associées de la région urbaine de Grenoble à promouvoir un volet commun s'intégrant à leurs avis respectifs dans le cadre de la consultation engagée par l'État.

Plusieurs dimensions récentes du dynamisme métropolitain local relevant du soutien apporté par l'État méritent d'être intégrées aux éléments du diagnostic et à la déclinaison des objectifs de la DTA (*chapitres 1 et 2*), notamment pour éclairer les enjeux de rayonnement international et les effets d'entraînement de l'agglomération et région urbaine grenobloise dans la structuration métropolitaine de Rhône-Alpes, en synergie avec les autres agglomérations, et du fait même des Alpes du Nord dans leur contexte européen transfrontalier :

- Constitution en 2009 du Pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche (PRES) « Université de Grenoble »,
- Agrément du projet « Grenoble université de l'Innovation » (GUI), parmi les 10 campus promus par l'État dans une logique d'attractivité et lisibilité mondiales,
- Désignation de l'agglomération grenobloise parmi les 13 lauréats de l'appel à projets « Ecocité » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEDDM), au titre du projet « Presqu'île » de Grenoble et plus globalement de l'organisation multipolaire des centralités de son agglomération,
- Obtention du label « SCOT du Grenelle de l'Environnement » par le SCOT de la région urbaine de Grenoble.

Les orientations et dispositions du projet de DTA (*chapitre 3*) reposent sur trois principes directeurs transversaux

- utilisation économe de l'espace et des ressources, urbanisation compacte avec des coupures nettes vis à vis des paysages.
- coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport en commun.
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Ces orientations sont à dimension prescriptive, opposables aux documents d'urbanisme locaux. **Les composantes iséroises, de la région urbaine grenobloise consultées sont attachées à l'aboutissement de la DTA dans le cadre de ce caractère d'opposabilité qui a présidé à son initialisation.**

Les composantes iséroises et de la région urbaine de Grenoble adhèrent à ces principes communs ainsi qu'aux principales orientations :

- la structuration multipolaire de l'armature urbaine des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées.
- la préservation et valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources patrimoniales
- la promotion d'un tourisme alpin respectueux de l'environnement
- la nécessité de garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord,

et notent que les spécificités respectives des enjeux urbains et ruraux sont pris en compte de façon satisfaisante.

Néanmoins, ces orientations appellent quelques compléments ou inflexions, tout particulièrement pour éclairer les perspectives de mise en œuvre :

Structuration multipolaire :

- La polarisation hiérarchisée du développement entre **pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre** (incluant les pôles locaux, bourgs et villages), doit tenir compte des dynamiques et solidarités territoriales (souvent à l'échelle des SCoT ou d'inter SCoT et chartes de PNR), rendant ces composantes complémentaires.

Ces ensembles territoriaux sont soumis à des **différences d'intensité de développement** au sein du Sillon alpin, ce qui nécessite une répartition adaptée et concertée des volumes de développement assignés à chacune des quatre agglomérations, identifiées comme pôles urbains majeurs, ainsi qu'entre les pôles complémentaires, dotés de quotas globaux.

Sinon, les volumes de développement démographique que le projet de DTA assigne aux polarités de la région urbaine grenobloise sont difficilement atteignables. **Il est donc nécessaire que le mécanisme global soit concerté et décrit dans ses principes dans le chapitre des orientations**, puis précisé dans le chapitre relatif à la gouvernance.

- Par ailleurs, **la DTA ne peut se limiter à organiser les modalités de la croissance quantitative**. Elle doit développer les **dimensions qualitatives** en incitant à traiter le bâti existant pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'environnement et des plans climats territoriaux, et rendre l'ensemble de l'urbain attractif au regard des attentes des populations. Ceci suppose une **stratégie collective et les moyens d'action correspondants** de l'État pour promouvoir l'exemplarité des solutions.

- Le volet accueil des activités semble trop peu développé dans cette vision d'ensemble de la polarisation du développement. **L'une des originalités des sites d'excellence des Alpes du Nord est d'intégrer les composantes universitaires et de recherche, à la fois fondamentale et appliquée, aux activités économiques et services aux entreprises.**
L'inscription plus urbaine, l'élargissement de la mixité et la mise en synergie de ces sites constituent des priorités pour l'atteinte des objectifs de la DTA.

Préservation valorisation des espaces naturels et ruraux, des ressources et patrimoines, évolution vers un tourisme durable.

- Les enjeux particuliers des Alpes du Nord justifient un chapitre d'orientations et prescriptions, mais le risque est d'approcher le système d'espaces naturels et ruraux comme un ensemble disjoint traitant du « non urbain ». L'agriculture de proximité, la trame verte et bleue irriguent l'urbain et le relie aux espaces de plaine, coteaux et massifs. **Leur renforcement et mise en synergie avec l'urbain sont essentiels pour l'urbain-même** et à l'adaptation de ce dernier au changement climatique.
- La DTA distingue les espaces d'intérêt majeur, les espaces complémentaires, les corridors écologiques et les zones humides. Cette typologie ainsi que les préconisations afférentes sont pertinentes. Néanmoins, **il ne peut être envisagé de « sanctuariser » de façon systématique**, en leur conférant de fait une portée réglementaire, **toutes les Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF)** qui, pour quelques unes, sont parfaitement intégrables à la mixité urbaine existante, de façon à la fois valorisante et respectueuse de l'environnement, le cas échéant en faisant l'objet de contreparties dans une logique de restitution.
- La ville constitue le siège de patrimoines de toutes natures, culturels, historiques, industriels, à préserver et à valoriser au même titre que les ensembles naturels ruraux ou montagnards. Dans l'objectif partagé de « promouvoir un tourisme durable », il est impératif de **combiner une offre de tourisme urbain avec celle des massifs, notamment de moyenne montagne.** Les Parcs Naturels de Chartreuse et du Vercors vivent en relation quotidienne et étroite avec la région urbaine et leurs chartes complètent le dispositif de planification territoriale. Ceci conduit par exemple à innover dans les liens entre agglomérations et massifs, pour leur accessibilité réciproque. **La DTA doit mettre plus en avant les synergies villes-massifs, en particulier avec les PNR qui s'insèrent entre les agglomérations, et mieux affirmer l'enjeu de diversification de l'offre pour un tourisme durable et respectueux de l'environnement.**

Coordination urbanisation, transports en commun et système de transport durable des Alpes du Nord.

- En premier lieu, il est indispensable pour l'agglomération et la région urbaine de **Grenoble d'améliorer considérablement leur accessibilité, notamment internationale par l'amélioration du maillage entre le sillon alpin et le sillon rhodanien, avec une desserte cadencée efficace reliant l'aéroport international de Saint-Exupéry (objectif d'une liaison assurée depuis Grenoble en 30 minutes) et une offre ferroviaire de haut niveau reliant l'ensemble des villes du Sillon alpin depuis la Gare TGV Sud Rhône-Alpes de Valence jusqu'à Genève.**

- Ceci passe par la poursuite de l'amélioration des performances de l'étoile ferroviaire, **par la réalisation de la voie nouvelle du Voironnais, dont le tracé reste à définir, et le projet de pôle multimodal / gare de Grenoble, à citer dès à présent parmi les priorités identifiées dans le projet de DTA.**
Par ailleurs, il convient de poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux où les trains, tramway et bus seront interconnectés.
Ces dispositions ouvriront la possibilité des solutions complémentaires, de type RER en inter-cités desservant les composantes de la région urbaine.
- **Les solutions d'aménagement de l'A 480 avec son augmentation de capacité sur l'emprise existante, dans une perspective d'intégration urbaine de haute qualité environnementale, doivent être promues par l'État et indiquées explicitement dans la DTA.**

Parallèlement, la perspective de « liaison rapide et sûre » en direction de Sisteron et de PACA, qui ne doit pas constituer une nouvelle voie de transit Nord-Sud Europe, ne justifie pas le maintien d'un PIG « tangentielle Nord Sud » sur l'agglomération grenobloise, tel qu'actuellement évoqué dans le diagnostic du projet de DTA.

D'une façon générale, l'objectif de diminution des coupures urbaines par un traitement de type « autoroute apaisée » ou « boulevard urbain » doit être généralisé en agglomération et précisé dans la DTA, ceci facilitant l'insertion des diffuseurs existants ou nouveaux, tout en veillant à limiter la part modale de l'automobile.

En particulier, les ouvrages de couverture permettant le renouvellement urbain au contact des grandes infrastructures (ex : rocade sud) et de protection contre les nuisances appellent un soutien financier particulier de l'État.

Pour innover dans les modes de déplacement urbain, un programme de liaisons nouvelles par câble devrait également être mentionné parmi les mesures soutenues par l'État en application du Grenelle de l'environnement.

Les dispositions envisagées pour la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre dans le *chapitre 4* sont à compléter pour garantir l'aboutissement de la DTA et l'atteinte de ses objectifs et orientations dans un cadre durablement concerté.

- Dans le prolongement de l'évaluation environnementale et pour préciser les modalités partenariales de suivi des volumes de développement assignés aux pôles urbains majeurs, pôles complémentaires et territoires d'équilibre, il est nécessaire de définir des **indicateurs adaptés aux régulations recherchées.** L'interSCOT et chartes des PNR mis en place dans le cadre de la coopération métropolitaine du Sillon Alpin, cité par le projet de DTA, peut contribuer, aux côtés des services de l'État, à la constitution d'une annexe définissant les contours des outils correspondants.
- L'objectif de renforcement de la mixité des fonctions urbaines, avec des critères restreints d'implantation possible dans des zones d'activités dédiées, modifie l'économie urbaine. **Ceci nécessite une réflexion novatrice sur les dispositifs financiers et fiscaux,** tant du point de vue du montage des opérations et projets (collectivités et leurs opérateurs) que du point de vue des acteurs (investisseurs et entreprises). **L'État doit être force de proposition aux côtés des collectivités pour promouvoir la mise en place de solutions adaptées permettant de concrétiser cet objectif de mixité.**

- Les objectifs de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transports et de développement de l'urbanisation en cohérence avec les axes lourds de transports collectifs mériteraient de mentionner les démarches novatrices initiées en Isère :
 - **démarche partenariale Intermod'Alp de coopération entre autorités organisatrices de transport et acteurs de la planification du territoire**, associant l'État, la Région Rhône Alpes, le Département de l'Isère, la communauté d'agglomération, Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, l'Établissement Public du SCOT de la Région Urbaine de Grenoble, la Ville de Grenoble, la SNCF et RFF.
 - **démarche urbanisme – transports** avec les « contrats d'axes » promus par le SMTC.
- La mise en œuvre des outils de planification appelle à réduire l'écart entre ces outils stratégiques amont et les dispositifs programmatiques de type Contrats de Projets Etat-Région. **Ces objectifs doivent devenir durablement prioritaires dans l'ensemble de ces dispositifs programmatiques et constituer des critères d'évaluation déterminants dans la mise en place des programmations pluriannuelles.**

Pour atteindre les objectifs de la DTA en matière de développement résidentiel, en particulier de réalisation de logement social public et d'accession sociale, l'État devra assurer de façon durable la mobilisation du volume financier correspondant aux enjeux de programmation pluriannuelle de l'offre nouvelle. Parallèlement, il est important de mettre en cohérence le zonage de financement (valeurs de base du calcul des aides à la pierre, surcharge foncière et loyers de référence) avec les polarités déterminées par la DTA pour l'accueil du développement urbain.

- **L'enjeu foncier est insuffisamment souligné dans le volet gouvernance**, et il n'est pas mis en perspective partenariale et de complémentarité entre le rôle de l'État et celui des collectivités territoriales. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les actions de portage à moyen terme, relevant des établissements publics fonciers locaux, et une anticipation appelant une maîtrise foncière de long terme, à promouvoir notamment en accompagnement des sites d'excellence, pour anticiper et préparer les relais de croissance qui seront nécessaires à leur confortement futur. Cela peut conduire à envisager ce partenariat sous forme d'Opération d'intérêt national multisites, plus globalement un Établissement public foncier d'État pourrait également être envisagé.

OOOOOOOOOOOO

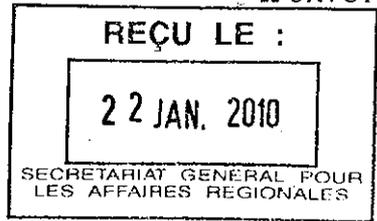


MAIRIE

73260 LES AVANCHERS VALMOREL

Tél 04.79.09.83.27 Fax 04.79.09.89.12
E-mail : mairie@valmorel.com

== SAVOIE



Mr le Préfet de la Région Rhône Alpes
Préfecture de Région
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31, rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Les Avanchers Valmorel, le 18 Janvier 2010

OBJET : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu votre projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord qui est soumis pour avis aux personnes associées et je vous en remercie.

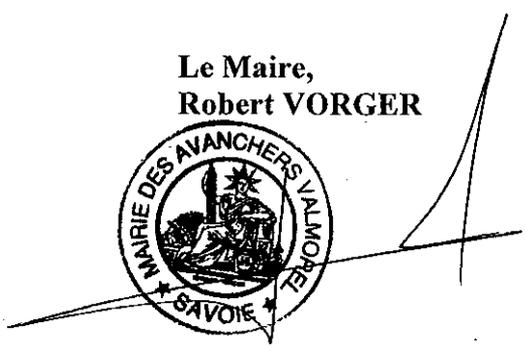
Ce projet a le mérite d'exister, il est le résultat de réflexions importantes mais déjà anciennes puisque les premières études remontent à 1995 et il ne recouvre pas, me semble-t-il, l'ensemble des thématiques environnementales qu'on pourrait attendre aujourd'hui de ce type de texte.

Le Conseil Municipal qui a examiné ce projet lors de sa séance du 14 décembre dernier a fait ce constat. Il a unanimement souhaité que ce projet de DTA soit abandonné au profit d'une Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD), procédure inscrite dans le projet de loi du Grenelle 2 de l'environnement, plus large et plus ambitieuse mais plus souple aussi qu'une DTA.

Je vous transmets, ci-joint, la délibération de notre Conseil exprimant ce point de vue.

En espérant que cet avis soit examiné avec la plus grande attention, je vous d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,
Robert VORGER



PJ : Délibération du conseil municipal

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE DE CONVOCATION

07 DECEMBRE 2009

DATE D'AFFICHAGE

22 DECEMBRE 2009NOMBRE DE CONSEILLERS
EN EXERCICE : 15

PRESENTS : 13

VOTANTS : 14

L'AN DEUX MILLE NEUF LE 14 DECEMBRE à 20 Heures

Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la mairie en séance publique, sous la présidence de Monsieur Robert VORGER, Maire.

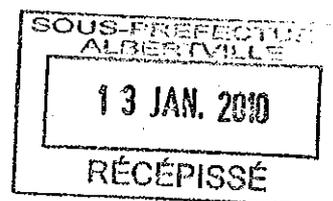
Etaient présents : Arnaud BENOIST, Michel BETRY, Jean Christophe GROGNIET Marie GUNIE, Jean Christophe MARTIN, Pierre MERMIN, Rémy PERRET, Annie RELIER, Annie RELIER TISSERAND, Jean Yves SIMILLE, Rolande VIBERT, Jean Michel VORGER, Robert VORGER.

Formant la majorité des membres en exercice.

Excusé : Francis MERMIN

Procuration Sylvie MURAT à Annie RELIER

Madame Marie GUNIE a été élu secrétaire.



Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des TIC, à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

OBJET

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES DU NORD

Avis au titre des « personnes publiques associées » au projet de DTA transmis par le Préfet de Région le 3 novembre 2009

Le Maire certifie que la présente délibération a été déposée en Sous Préfecture d'Albertville au titre du contrôle de la légalité le
et qu'elle a été notifiée aux intéressés
Le
Le Maire

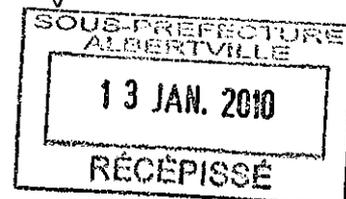
Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de contentieux. A l'opposé, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement, qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, etc...) et le contenu de l'actuel projet de DTA, dont les premières études remontent à 1995, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement, et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

Aussi, au vu de ce qui précède, et considérant l'unanimité qui a prévalu, jusqu'ici, aux orientations déclinées du « Grenelle de l'environnement »,
Le conseil municipal, après en avoir délibéré, se prononce :

- sur l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier,
- sur la réelle opportunité, partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA, mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable, de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

Le Maire



REPUBLIQUE FRANCAISE

MAIRIE DE MACOT LA PLAGNE

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de conseillers : 19
 En exercice : 19
 Présents : 16
 Votants : 18
 Pour 18
 Contre /
 Abstention /

Date de convocation : 30/12/09
 Date d'affichage : 05/01/10

L'an deux mille dix
 Le 04 janvier 2010

Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. BROCHE Richard, Maire.

Etaient présents : M. Richard BROCHE, Maire, MM. Joël OUGIER SIMONIN, 1^{er} adjoint, Robert ASTIER, 3^{ème} adjoint, André BROCHE, 4^{ème} adjoint, Bernard AUBONNET, 5^{ème} adjoint

MM. René ALLAMAND, Yves BRIANCON, Laurent BOCH, Michel BORLET, Nicolas BRIANCON MARJOLLET, Jean Luc BROCHE, Paul BROCHE, Jean Marie GERMAIN, Patrice MEREL, Pierre OUGIER, Marin VIVET GROS, conseillers municipaux.

Excusés : Mme Sylvie MAITRE, 2^{ème} adjointe (pouvoir à M. Richard BROCHE), M. David ALLEMOZ, (pouvoir à M. André BROCHE)

Mme Ginette REBUFFET, conseillère municipale

Formant la majorité des membres en exercice

M. Pierre OUGIER a été élu secrétaire

Délibération n° 2010-007

Objet : Motion contre le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des TIC, à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de

contentieux. A l'opposé, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement, qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, etc...) et le contenu de l'actuel projet de DTA, dont les premières études remontent à 1995, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement, et complexe à mettre en oeuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

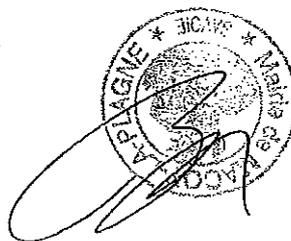
Aussi, au vu de ce qui précède, et considérant l'unanimité qui a prévalu, jusqu'ici, aux orientations déclinées du « Grenelle de l'environnement », et après en avoir délibéré,

le Conseil Municipal

- **DEMANDE** l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier
- **PROPOSE** que le projet actuel de DTA, soit élargi à l'ensemble des thèmes du développement durable, et souhaite que les Alpes du nord deviennent le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

AINSI FAIT ET DELIBERE AUX JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS

Pour Copie Conforme :
Le Maire,
Richard BROCHE



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE LA
SAVOIE

Nombre de conseillers : 19
En exercice : 19
Présents : 16
Votants : 18
Pour 18
Contre /
Abstention /

Date de convocation :
30/09/09
Date d'affichage :
06/10/09

MAIRIE DE MACOT LA PLAGNE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil neuf

Le 05 octobre

Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. BROCHE Richard, Maire.

Etaient présents : M. Richard BROCHE, Maire, MM. Joël OUGIER SIMONIN, 1^{er} adjoint, Robert ASTIER, 3^{ème} adjoint, André BROCHE, 4^{ème} adjoint, Bernard AUBONNET, 5^{ème} adjoint

Mme Ginette REBUFFET, conseillère municipale

MM. David ALLEMOZ, Laurent BOCH, Michel BORLET, Nicolas BRIANCON MARJOLLET, Jean Luc BROCHE, Paul BROCHE, Jean Marie GERMAIN, Patrice MEREL, Pierre OUGIER, Marin VIVET GROS, conseillers municipaux.

Excusés : Mme Sylvie MAITRE, 2^{ème} adjointe (pouvoir à M. Richard BROCHE), M. Yves BRIANCON, conseiller municipal (pouvoir à M. Joël OUGIER SIMONIN), M. René ALLAMAND,

Formant la majorité des membres en exercice

M. Jean Marie GERMAIN a été élu secrétaire

Délibération n° 2009- 173

Objet : Motion concernant le Projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Maire présente les principales orientations du projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord qui pénalise très fortement les stations de montagne. Ce projet de directive, qui privilégie une vision environnementaliste de l'aménagement des territoires locaux, n'intègre pas de façon équilibrée les trois dimensions du développement durable : économique (efficacité et rentabilité), sociale (responsabilité sociale) et environnementale.

Ce projet de directive préconise une urbanisation strictement encadrée et limitée d'équipement marchand ou non, de toutes constructions et équipements touristiques nouveaux.

S'agissant des domaines skiables, Monsieur le Maire précise également que les restructurations de domaines skiables ne se feront qu'à l'intérieur du périmètre existant. Les extensions et les liaisons entre domaines skiables deviendront l'exception. La production de neige de culture, sera soumise à des exigences multiples dont l'appréciation limitera ou bloquera le recours à cet élément essentiel à l'équilibre économique des exploitations.

Monsieur le Maire procède à la lecture de la motion adoptée à l'unanimité par le conseil d'administration de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne, le 29 juillet 2009.

Compte tenu du fait que :

- les principales orientations du projet de directive, concernant le tourisme et les stations de montagne, auront une valeur prescriptive, et à ce titre peuvent remettre en cause le développement des stations ;
- qu'aucune évolution significative du projet de directive n'est intervenue en dépit des différentes interventions de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne ;
- que cette motion répond aux préoccupations de la commune et des stations des Alpes du Nord,

Monsieur le Maire demande au Conseil Municipal d'adopter celle-ci.

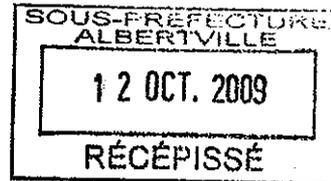
Après exposé et en avoir délibéré,

LE CONSEIL MUNICIPAL

- ADOPTE la motion de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne relative au projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord,
- DEMANDE le retrait de ce projet dans sa version rédactionnelle en date du 15 juin 2009.

AINSI FAIT ET DELIBERE AUX JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS.

Pour Copie Conforme
Le Maire,
Richard BROCHE





PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES

28 JAN. 2010

SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

Préfecture de la Région Rhône-Alpes
Secrétariat général pour les affaires
régionales
31, rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Aime, le 26 janvier 2010

VIRéf: 76109VC
Affaire suivie par Anne GUILLABERT
NIRéf: MCP1020
Affaire suivie par S. BASTARD-ROSSET

BORDEREAU D'ENVOI

Objet	Pj	Observations
Direction Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord	1 délibération du conseil municipal du 19/01/2010	Transmise pour suite à donner.

Le Maire,

J.P CHENU



LONGFOY - TESSENS - VILLETTE

AIME 2000 - MONTALBERT



DÉPARTEMENT
DE LA SAVOIE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Arrondissement
d'Albertville

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Commune d'AIME

de la Commune d'AIME

L'an deux mille dix, le 19 janvier à 20 H 00, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur CHENU Jean Pierre, Maire.

Conformément à l'article 54 de la Loi du 5 avril 1884, la séance a été publique.

Étaient présents : BOLLIET Hubert, CHAMOUSSIN Bernadette, CHENU Jean Pierre, CHENU Roger, CHENU Roland, COUNIL-GAL Agnès, DESBRINI Laurent, DUBOIS Jean-Yves, GAL-COLLOT Astrid, GENETTAZ Michel, GILG Candice, JACQUIER Audrey, MAIRONI-GONTHIER Corinne, MILLERET Christian, NOGUES Gilbert, RIMBAULT Olivier, RUFFIER Monique, SPIGARELLI Lucien, TRAISSARD André, URBAIN Xavier, VIAL Dominique
Étaient excusés : ETIEVENT Isabelle (pouvoir à MILLERET Christian), MARTINOD Bruno (pouvoir à CHENU Jean Pierre)
Était absent :
Mademoiselle GAL-COLLOT Astrid a été élue secrétaire.

Nombre de conseillers en exercice : 23
Présents : 21
Votants : 23
Date convocation : 12/01/2010
Date affichage : 25/01/2010

N° 007 - DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES DU NORD : AVIS AU TITRE DES "PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES" AU PROJET DE DTA TRANSMIS PAR LE PREFET DE REGION LE 03 NOVEMBRE 2009

Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.
Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Parallèlement, l'actuel projet de loi, portant engagement national pour l'environnement, prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des TIC, à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD », non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers, ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles, puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet, et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse, et évitera ainsi bon nombre de contentieux. A l'opposé, l'actuel projet de DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement, qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD », de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, etc...) et le contenu de l'actuel projet de DTA, dont les premières études remontent à 1995, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement, et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU...).

Aussi, au vu de ce qui précède, et considérant l'unanimité qui a prévalu, jusqu'ici, aux orientations déclinées du « Grenelle de l'environnement », je vous serais obligé de bien vouloir vous prononcer :

- sur l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier,
- sur la réelle opportunité, partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA, mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable, de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal décide à l'unanimité :

- d'abandonner l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier,
- de voir les Alpes du nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 », mais en les élargissant à l'ensemble des thèmes du développement durable en partant de l'ensemble des réflexions déjà abouties dans le cadre du projet actuel de DTA

AINSI DELIBERE



Pour le Maire empêché,
L'Adjoint
J.Y. DUBOIS

MAIRIE DE BOURG-ST-MAURICE
B.P. 08
73704 BOURG-ST-MAURICE Cedex
TEL : 04.79.07.23.33
FAX : 04.79.07.27.29

Bourg-St-Maurice, le 26 janvier 2010

PRÉFECTURE RÉGION RHÔNE-ALPES
29 JAN. 2010
SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES RÉGIONALES

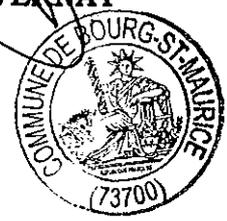
DESTINATAIRE :
Préfecture de Région Rhône-Alpes
106, Rue de Corneille
69419 LYON Cedex 03

BORDEREAU D'ENVOI

DÉSIGNATION DES PIÈCES	NB	OBSERVATIONS
<p><u>OBJET :</u></p> <p>Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord</p> <p>Je vous prie de trouver ci-joint concernant l'affaire citée en objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ délibération du Conseil Municipal du 18 janvier 2010 visée par la Sous-Préfecture d'ALBERTVILLE par voie électronique 	<p>1 ex</p>	<p>A conserver par vos soins</p>

Le Directeur Général des Services,

Gérard VERNAY



**Délibération de la réunion du conseil municipal
du 18 janvier 2010**

4.2.

DATE DE LA CONVOCATION	:	11 janvier 2010
DATE D’AFFICHAGE	:	25 janvier 2010
NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE	:	29
NOMBRE DE CONSEILLERS PRESENTS	:	23
NOMBRE DE CONSEILLERS ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR	:	5
NOMBRE DE CONSEILLERS ABSENTS N’AYANT PAS DONNE POUVOIR	:	1

L’an deux mille dix et le **dix huit** du mois de **janvier** à **19 H 30**, le Conseil Municipal de la Commune de BOURG-SAINT-AURICE, dûment convoqué par le Maire, s’est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur le Maire.

PRÉSENTS :

M. Damien PERRY, Maire M. Daniel PAYOT, 1^{er} Adjoint, Mme Laurence BOCIANOWSKI, 2^{ème} Adjoint, M. Jean JOVET, 3^{ème} Adjoint, Mme Nelly MARMOTTAN, 4^{ème} Adjoint, M. Jean-Michel MAGNIETTE, 5^{ème} Adjoint, Mme Françoise GONGUET, 6^{ème} Adjoint.

M. Jean-Louis NARQUIN, M. Olivier BEGUE, Mme Estelle MERCIER, M. Mathieu FOURNET, Mme Dominique HYVERT, M. Frédéric BUTHOD, Melle Sophie COCHET, M. Guillaume CRAMPE, M. Vincent BAMMEZ, M. Louis GARNIER, Mme Anne-Marie ARPIN, M. Jean-Luc IEROPOLI, Mr Claude GERMAIN, M. Jean-Paul MENGEON, M. Jean-Louis JUGLARET, Mme Christine REVIAL.

EXCUSÉS :

Mademoiselle Souad BOUSSAHA qui donne procuration à Madame Nelly MARMOTTAN
Monsieur Thierry DAVID qui donne procuration à Madame Dominique HYVERT
Madame Marie-France MURTAS qui donne procuration à Monsieur Daniel PAYOT
Madame Brigitte PERRISSIN-FABERT qui donne procuration à Monsieur Louis GARNIER
Monsieur Jean Pierre BOUHOURS qui donne procuration à Madame Christine REVIAL.

ABSENTS :

Madame Catherine DEFOURNY.

En conformité avec l’article L 2121-15 du code général des collectivités territoriales, **Monsieur Mathieu FOURNET** et **Madame Dominique HYVERT** ont été désignés pour remplir les fonctions de Secrétaires de l’Assemblée.

Accusé de réception en préfecture
073-217300540-20100118-DL_100118_4-2-DE
Date de signature : 25/01/2010
Date de réception : 25/01/2010

OBJET : Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord.

Rapporteur : Damien PERRY

Affaire suivie par : Gérard VERNAY/Claire MAUDUIT

Monsieur **Damien PERRY**, Maire, rappelle la délibération 4.1 du 09 novembre 2009 sur la Directive Territoriale d'Aménagement.

Il précise que par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin, et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et Comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de 3 mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

En raison des enjeux de la DTA la commune souhaite par cette délibération donner son avis sans être personne publique associée.

Aussi, au vu de ce qui précède,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et à la majorité sauf Monsieur **Jean-Luc IEROPOLI** qui s'abstient, et Monsieur **Louis GARNIER**, Madame **Anne-Marie ARPIN**, Madame **Brigitte PERRISSIN-FABERT** et Monsieur **Claude GERMAIN** qui votent contre :

- SE PRONONCE FAVORABLEMENT :

- sur l'abandon pur et simple de l'actuel projet de DTA, tel que présenté par M. le Préfet de Région, le 3 novembre dernier.

Ainsi fait et délibéré, et rendu exécutoire conformément aux articles L 2131 - 1 et 2 du Code Général des Collectivités Territoriales

Le Maire,

Damien PERRY

Département : SAVOIE
 Arrondissement : ALBERTVILLE
 Commune : VAL D'ISERE

N° 01.01

L'AN DEUX MILLE DIX, le 29 janvier à 19H00

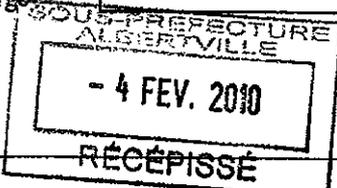
Le Conseil Municipal de la Commune de VAL D'ISERE, légalement convoqué, s'est réuni en séance publique, sous la présidence de Monsieur Marc BAUER, Maire.

Présents : MM Marc BAUER, Gérard MATTIS, Mme Marie-Claire LEJEUNE, MM Hervé LE DARZ, Cédric BONNEVIE, Melle Stéphanie COSTERG, M. Sébastien FRISON, Mme Jane GRIFFITHS, Melle Mélanie JACQUEMOD, M Pascal NARBONI, Mme Corinne REVERSADE, Melle Emmanuelle VAUDEY

<u>Nombre de Conseillers</u>	
En exercice :	19
Présents :	12
Votants :	16

Absents : MM Jean-Claude FRITSCH (pouvoir à M. FRISON), Michel BOBBI (pouvoir à M. BAUER), Didier BONNEVIE (pouvoir à M. MATTIS), Franck BONNEVIE (pouvoir à M. Cédric BONNEVIE), Stéphane MONGELLAZ, Serge PAQUIN, Antony TEMPESTA

Secrétaire de séance : M. Hervé LE DARZ



La convocation a été faite le 25 janvier 2010	Le compte rendu de cette délibération est affiché à la porte de la Mairie le 08 janvier 2010
---	--

OBJET : DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD – Avis du Conseil municipal

Par mandat du 27 juillet 2007, le Ministre d'Etat, chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a confié au Préfet de Région la mission de conduire à son terme l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord.

Ce mandat d'élaboration, faisant suite au « livre blanc » adopté lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 mars 2006, définit un nombre limité de thématiques devant être abordées par ce projet de DTA :

- l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire du Sillon alpin et des principales vallées alpines,
- la présentation et la valorisation des espaces naturels ruraux, et les ressources patrimoniales,
- la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement,
- la garantie d'un système de transport durable.

Le Code de l'urbanisme, par l'article L 111.1.1, stipule que les projets de DTA doivent être soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) : Régions, Départements, Communes chefs-lieux d'arrondissement et Communes de plus de 20.000 habitants, groupement de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou de l'urbanisme et comité de massif. Les collectivités et groupements doivent émettre un avis dans un délai de trois mois à compter de leur saisine, le 3 novembre 2009.

Le contenu de l'actuel projet de la DTA, dont les premières études remontent à 1995, est complexe à mettre en œuvre, car directement opposable aux documents d'urbanisme de rang inférieur (SCOT, PLU, ...).

Les conclusions de ce document ne sont pas de nature à permettre aux stations de montagne d'assurer un développement harmonieux et maîtrisé. La commune de Val d'Isère relève notamment des faiblesses en matière de neige de culture et de production de lits

même si elle partage par ailleurs les intentions de l'Etat, notamment dans le domaine de la préservation de l'environnement.

Parallèlement, l'actuel projet de loi portant engagement national pour l'environnement prévoit, dans son article 5, la création de « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ». Dans sa rédaction actuelle, ce texte fixe un contenu plus ambitieux à ces futures « DTADD », en parcourant un spectre très large allant de l'urbanisme au logement, aux transports et déplacements, au développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), à l'économie, à l'agriculture, aux enjeux énergétiques, sans oublier, bien sûr, la préservation des sites, des paysages et des continuités écologiques.

De plus, ces « DTADD » non opposables directement aux documents d'urbanisme de rang inférieur, peuvent faire l'objet, pendant un délai de douze ans, d'une qualification en « projet d'intérêt général » (PIG) permettant à l'Etat de faire prendre en considération, au vu de projets d'aménagement précis, les nécessaires protections des espaces naturels, agricoles forestiers ou les dispositions rendues indispensables en matière de prise en compte des risques.

Ces nouvelles dispositions, à la fois plus souples et plus opérationnelles puisqu'elles permettent au Préfet de traduire les orientations générales de la DTA vis-à-vis d'un projet d'aménagement précis, tiennent compte des bilans d'application tirés des six premières DTA approuvées. En effet et ainsi que le stipule l'étude d'impact du projet de loi « Grenelle 2 », le caractère non directement opposable de ces DTADD leur donnera une plus grande souplesse et évitera ainsi bon nombre de contentieux. A l'opposé, l'actuel projet DTA utilise abondamment des terminologies qui ne font référence à aucun vocable urbanistique défini juridiquement et qui sont de ce fait interprétables, donc sujettes à contentieux constant.

On peut ainsi mesurer aujourd'hui l'écart qu'il y a entre l'ambition affichée par le « Grenelle 2 » d'aborder dans ces nouvelles « DTADD » de manière cohérente et exhaustive, l'ensemble des thématiques relevant du développement durable (climatologie, communications numériques, enjeux énergétiques, ...) et le contenu de l'actuel projet de DTA – dont les premières études remontent à 1995-, très normatif, juridique, ciblé sur quelques enjeux seulement et complexe à mettre en œuvre, car opposable directement aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU, ...).

Après avoir délibéré, le Conseil municipal :

DESAPPROUVE l'actuel projet de DTA, tel que présenté par Monsieur le Préfet de Région le 03 novembre 2009.

APPROUVE la réelle opportunité de voir les Alpes du Nord devenir le territoire d'expérimentation de ces nouvelles « DTADD » issues du projet de loi « Grenelle 2 ».

SOUHAITE que le Conseil municipal soit associé à l'élaboration de la DTADD dès son origine

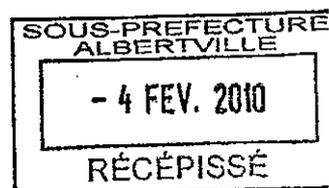
VOTE : POUR à l'unanimité des membres présents ou représentés

Ont signé les membres présents

Pour ampliation
Par déléation
Le Directeur Général des Services
Damien Gaucherand

Pour le Maire
=> Directeur Général des Services
Damien Gaucherand

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Marc BAUER



DEPARTEMENT

DE LA COMMUNE d' HAUTELUCE

SAVOIE

-73620

Date : 25/01/2010

Séance du 25 JANVIER 2010

Numéro : 16

L'an Deux mille dix
et le 25 janvier 2010
à 19 heures

le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel, de ses séances, sous la présidence de : **Mireille GIORIA**

NOMBRES DE MEMBRES		
Adhérents au Conseil Municipal	Présents	Off. ou non adhé. à la date de l'acte
14	14	13

Présents :

Mmes Mireille GIORIA, Victoire BRAISAZ, Sylvie CAGNARD, Evelyne PROVINSIAL

Messieurs Eric BRAISAZ, Guy BRAISAZ, Joël BRAISAZ, Patrick CUVEX, COMBAZ, Xavier DESMARETS, Léon GROSSET JANIN, Jean-Pierre SPECIA, Franck PICHOL-THIEVEND, Alain VIARD

Absent, Excusé Lionel BOCHET

A été nommé secrétaire : Léon GROSSET-JANIN

Date de la convocation
18 janvier 2010

Directive Territoriale d'Aménagement des ALPES DU NORD

Madame le Maire présente les principales orientations du Projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord qui pénalise très fortement les stations de montagne des Alpes du Nord. Ce projet de directive, qui privilégie une vision environnementaliste de l'aménagement des territoires locaux, n'intègre pas de façon équilibrée les 3 dimensions du développement durable : économique (efficacité et rentabilité), sociale (responsabilité sociale) et environnementale.

Ce projet de directive préconise une urbanisation strictement encadrées et limitée d'équipement marchand ou non, de toutes constructions et équipements touristiques nouveaux.

S'agissant des domaines skiables, Mme le Maire précise également que les restructurations de domaines skiables deviendront l'exception. La production de neige de culture, sera soumise à des exigences multiples dont l'appréciation limitera ou bloquera le recours à cet élément essentiel à l'équilibre économique des exploitations.

Madame le Maire procède à la lecture de la motion adoptée à l'unanimité par le conseil d'administration de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne, le 29 juillet 2009.

Compte tenu du fait que :

- Les principales orientations du projet de directive, concernant le tourisme et les stations de montagne, auront une valeur prescriptive et à ce titre peuvent remettre en cause le développement des stations ;
 - qu'aucune évolution significative du projet de directive n'est intervenue en dépit des différentes interventions de l'Association Nationale des maires des Stations de Montagne
 - que cette motion répond aux préoccupations de la commune et des stations des Alpes du Nord,
- Madame le Maire demande au Conseil Municipal d'adopter celle-ci.

LE CONSEIL MUNICIPAL

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents ou représentés,

**** ADOPTE** la motion de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne, relative au projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

**** DEMANDE** le retrait de ce projet dans sa version rédactionnelle en date du 15 juin 2009

Fait et délibéré, les jours, mois et an susdits.

Copie certifiée conforme.

Le Maire,
Mireille GIORIA



