



ASSEMBLÉE
NATIONALE

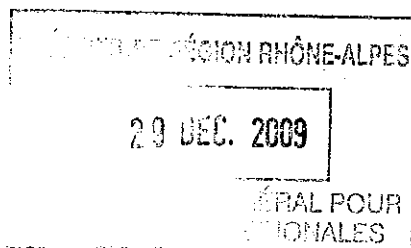
Martial SADDIER

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Député de la Haute-Savoie

Maire de Bonneville

Vice-président de l'Association des Maires de France



Préfecture de Région

SGAR

M. GIROT ~~DE~~ LANGLADE

Préfet

Chargé de mission auprès du
Préfet de la Région Rhône-
Alpes

31, Rue Mazenod

69426 LYON CEDEX 03

MS/SN/09/849

Bonneville, le 15 décembre 09

Monsieur le Préfet,

En complément de mes observations apportées par courrier en date du 19 novembre 2008 sur le projet de DTA et dans le cadre de la consultation que vous organisez actuellement, il me semble important de vous apporter deux précisions supplémentaires.

Vous exposez en page 87 les conditions d'évolution et de création des domaines skiables : « Les liaisons entre domaines skiables pouvant participer au confortement du produit touristique devront être dûment justifiées, et ne seront acceptables qu'en l'absence d'incidences notables sur le paysage, les ressources en eau (critères qualitatifs et quantitatifs garantissant le bon état des cours d'eau), les milieux naturels, l'activité agro-pastorale, et les fonctionnalités des écosystèmes. Elles ne pourront être autorisées qu'à la condition qu'elles respectent les identités paysagères et le fonctionnement biologique du sous-massif ».

En l'espèce, il me semble important de rappeler que le maintien des grands équilibres que vous revendiquez est déjà assuré dans les SCOT qui sont, je le rappelle, opposables aux tiers et aux documents d'urbanisme communal. A titre d'exemple, vous trouverez ci-joint copie de la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Faucigny-Glières (CCFG) que je préside en date du 3 décembre 2009 par lequel le SCOT de la CCFG a été arrêté dans sa version finale. Sur le même sujet, je vous joins également copie de la délibération de la commune de Bonneville.

Par ailleurs, il me semblerait nécessaire de mettre l'accent, dans le document final, sur la nécessité de développer au maximum le transport par câble dans notre pays, largement en retard sur la question. En effet, en France, ce mode de transport est assez marginal et se limite le plus souvent à l'accès aux domaines skiables. Pourtant, il se décline parfaitement bien en milieu rural et le transport par câble demeure le mode de transport le plus sûr au monde avec un coût de réalisation largement inférieur à celui des autres modes de transport collectifs.

Immeuble « La Résidence »
111, rue du Pont
74130 BONNEVILLE

Tél 04 50 25 24 13
Fax 04 50 25 95 83

Assemblée Nationale
126, Rue de l'Université
75007 PARIS

Martial SADDIER

Député de la Haute-Savoie

Maire de Bonneville

Vice-président de l'Association des Maires de France

Il présente par ailleurs l'avantage de souffrir de très peu de frottement et de consommer peu d'énergie. Il est en ce sens un mode de transport vertueux qu'il convient de favoriser dans notre pays.

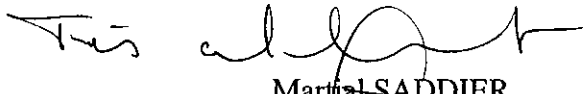
Deux projets de transports doux d'importance sont actuellement en cours d'étude sur le territoire de ma circonscription :

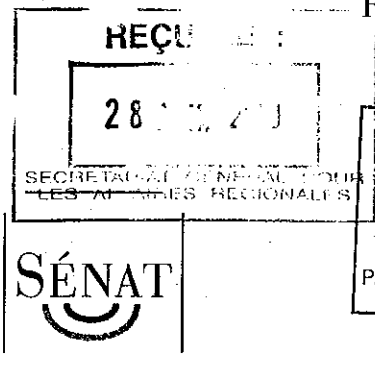
- un téléporté entre la Commune de Magland (74300) et la célèbre station de Flaine.
- un téléporté entre la Commune de Petit-Bornand-les-Glières et le Plateau des Glières.

Dans les deux cas, il ne s'agit nullement d'extension de domaines skiabiles mais bien de **modes de transports alternatifs à la route**, fonctionnant en permanence et destinés ainsi tout autant aux populations locales qu'à notre clientèle touristique (principe affirmé par le Grenelle de l'Environnement).

Vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à ces éléments,

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


Martial SADDIER



Annecy, le 19 JAN. 2010

Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31 Rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Objet : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

JEAN-PAUL AMOUDRY

SENATEUR

CONSEILLER GENERAL
DE LA HAUTE-SAVOIE

MEMBRE DE LA
COMMISSION NATIONALE
DE L'INFORMATIQUE
ET DES LIBERTES

Par courrier du 3 novembre 2009, vous avez bien voulu me transmettre, pour avis, le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, actuellement en cours d'élaboration.

Je vous remercie de m'avoir associé à cette consultation.

L'examen de ce document me conduit à formuler d'une part des questions d'ordre général, et d'autre part des remarques plus particulières sur les principaux sujets concernant l'avenir des territoires de montagne.

QUESTIONS GENERALES :

1) Portée juridique : DTA prescriptive ou DTA indicative ?

Le projet de DTA des Alpes du Nord, instruit dans le cadre des lois en vigueur (article L.111.1.1 du Code de l'Urbanisme), obéit à une procédure différente de celle écrite par le projet de loi portant engagement national pour l'Environnement, dit « Grenelle » II.

En effet, ce projet de loi, dans son article 5, prévoit la création de Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD) qui, à la différence des DTA, ne seront pas opposables aux tiers (sauf procédures prévues pour qualifier des projets d'intérêt général). Il résulterait de l'adoption de la DTA des Alpes du Nord dans le cadre du droit actuel, une juxtaposition sur le territoire national de DTA obéissant à deux régimes juridiques différents, et d'une inégale portée juridique.

Aussi, me paraît-il opportun d'harmoniser le dispositif en cours d'élaboration avec celui qui sera issu du projet de loi Grenelle II, non prescriptif.

En effet, la procédure d'élaboration de cette directive étant concomitante avec les débats actuels sur le projet de loi Grenelle II, le maintien du caractère prescriptif de la DTA des Alpes du Nord irait à contresens de l'évolution législative actuelle, qui vise à renforcer la portée juridique des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), et non celle des DTA.

.../...

Qui ne peut voir enfin le risque de conflits juridiques dans l'interprétation de DTA et de SCOT ayant les uns et les autres valeur prescriptive, et cadrant des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) eux-mêmes opposables aux tiers ?

Est-il enfin raisonnable d'imposer trois niveaux de normes à un territoire pour organiser l'utilisation de ses espaces ?



En tout état de cause, la qualification juridique de cette DTA, en cours d'élaboration, reviendra en définitive à l'Assemblée Nationale.

2) Loi Montagne et DTA

S'agissant des espaces de montagne, le projet de DTA des Alpes du Nord est fortement marqué par une approche « environnementaliste », au détriment d'une vision recherchant l'équilibre entre développement et protection.

Cette vision réductrice et partisane de l'aménagement du territoire est contraire aux principes fondateurs de la politique d'aménagement de la montagne dont l'expression législative a été traduite par la Loi du 9 janvier 1985.

De surcroît, le projet de DTA des Alpes du Nord ne paraît pas en cohérence avec les objectifs du développement durable, qui intègrent de façon indissociable les dimensions économique, sociale et environnementale.

3) Hiérarchie des normes entre DTA et autres documents de planification

Les DTA ont pour objet de définir des orientations auxquelles les documents d'urbanisme de rang inférieur devront être compatibles : ainsi en est-il des SCOT et des PLU.

Mais les DTA doivent tout autant être conformes à la loi, et particulièrement à la législation sur l'urbanisme. A notre sens, son contenu devrait rester, par principe, d'ordre général, et ne pas « descendre » au niveau du « zonage », qui est celui des SCOT et des PLU.

Cette directive qui décline les objectifs stratégiques de l'Etat contenus dans la loi, devrait laisser aux SCOT et aux PLU le soin d'en assurer la traduction opérationnelle.

OBSERVATIONS PORTANT SUR LE REGIME PREVU POUR LES TERRITOIRES DE MONTAGNE :

• Développement économique et social, et constructibilité

Le projet de DTA des Alpes du Nord vise à réduire considérablement les possibilités de développement des territoires ruraux et en montagne, et concentre les logiques de développement sur les agglomérations.

Cette orientation n'est pas sans interrogations et conséquences négatives prévisibles pour l'avenir de ces territoires.

.../...

SÉNAT

En effet, la concentration des populations dans les centres urbains, au cours de ces dernières années, a accentué la fracture entre territoires urbains et territoires ruraux. Ces derniers voient disparaître progressivement nombre de leurs services publics et médicaux. Le projet de DTA ne devrait pas accroître les déséquilibres existants et, au contraire, devrait favoriser la complémentarité entre secteurs urbains, ruraux et montagnards.

De même, le réseau des stations touristiques de montagne n'est nullement identifié comme pôle de développement économique et social, alors que ces stations ont largement contribué à l'aménagement du territoire en montagne, à la création d'emplois, et à l'arrêt de l'exode qui a frappé la montagne pendant plus d'un siècle, jusqu'aux années 1960.

Enfin, dans les territoires d'équilibre, il est fait état de pôles locaux, de bourgs et villages, mais en aucun cas de « hameaux », qui sont pourtant identifiés et reconnus dans la Loi Montagne du 9 janvier 1985 et par la jurisprudence, comme référence de la constructibilité en montagne.

Sans remettre en cause le principe d'une utilisation économe de l'espace, le projet de DTA des Alpes du Nord devrait confirmer le développement possible de l'habitat au sein et en périphérie immédiate des hameaux.

• **Préservation des espaces, paysages et milieux les plus remarquables**

Le projet de DTA des Alpes du Nord impose des contraintes de préservation particulières sur des espaces, paysages et milieux nommément désignés.

Ainsi, la Directive prescrit, par exemple, le classement du site du Massif des Aravis en Haute-Savoie. Or, ce secteur est déjà soumis à divers régimes protecteurs : Natura 2000, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), ...

Le développement vécu depuis les quatre dernières décennies et les politiques agricoles et touristiques ont préservé à ces sites leur qualité, et cela prouve la capacité des professionnels, élus et responsables associatifs locaux, de promouvoir leur développement dans le respect d'une nature à laquelle ils sont les premiers à manifester attachement et souci de préservation.

C'est pourquoi, il paraît inopportun de surajouter aux règles protectrices existantes un arsenal réglementaire de plus.

• **Gestion des ressources naturelles**

Le projet de DTA consacre une approche très réservée à la production de neige de culture.

Si le recours à cette technique d'enneigement doit être évalué et maîtrisé dans le respect des besoins domestiques et de la réglementation en vigueur, il ne faut pas mésestimer l'extrême utilité de la neige artificielle pour toute l'activité économique et sociale liée au tourisme.

S'agissant de l'équilibre écologique, la production de neige de culture est réalisée à partir de volumes d'eau stockés dans des retenues collinaires, en période d'abondance, et ensuite restitués au milieu naturel sans altération sous forme de neige.

.../...

Enfin, la neige de culture n'est pas nécessairement facteur de conflit d'usage. En effet, les volumes stockés peuvent être utilisés pour les besoins des populations (lutte contre l'incendie, voire distribution d'eau potable)...

Un certain nombre de sites et d'équipements conçus et réalisés dans ces « perspectives multi usages » peuvent être cités en exemple.

Dès lors, élaborée dans ces conditions, la production de neige de culture ne doit faire l'objet d'aucun préjugé défavorable.

• Développement touristique des domaines skiables

La contribution des stations de montagne au développement économique et social du territoire n'est plus à démontrer.

D'une manière générale, si le chapitre « Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement » du projet de Directive est inspiré de bonnes intentions, la mise en œuvre des préconisations ne manquera pas, une fois la DTA devenue opposable aux tiers, de bloquer toute évolution dans les stations dites de moyenne montagne, situées entre 1000 et 2000 mètres, et qui représentent 80% des stations de Haute-Savoie.

Or, ces stations ont, dans l'immense majorité des cas, été gérées sans excès, qu'il s'agisse de l'immobilier, de l'emploi de la ressource en eau, de l'occupation de l'espace pour la pratique des sports et loisirs.

Selon les évolutions climatiques, elles doivent garder toute possibilité d'adaptation et de diversification de leurs équipements. Figer l'offre touristique à un existant rénové est contraire à toute évolution imposée par l'ordre des choses, et à une économie de progrès fondée sur les principes du développement durable.

Le rôle des comités de massifs, institués par la Loi Montagne, conçus par le législateur comme instances de concertation et de proposition, et garants d'un développement maîtrisé, doit être, à cet égard, rappelé.

De même, en ce qui concerne l'évolution des domaines skiables, le projet de DTA devrait éviter toute surenchère technique, et toute décision devrait être fondée sur l'avis donné dans le cadre de la procédure réformée des Unités Touristiques Nouvelles (UTN), outils de contrôle et de gestion concertée qui concilient initiative et responsabilité des différents acteurs du développement.

• Communications et énergie

Dans ce domaine, il conviendrait de mieux mesurer l'impact des restrictions proposées à l'égard de l'aménagement des réseaux routiers.

Les aménagements sont nécessaires pour améliorer les transports et accès, et peuvent être réalisés sans pour autant porter atteinte à l'environnement.

En effet, il est indispensable de garantir des conditions d'accès aux stations et sites touristiques qui ne remettent pas en cause leur fréquentation.

.../...



Par ailleurs, le projet de DTA des Alpes du Nord est étonnement silencieux sur les moyens et réseaux de couverture numérique qui conditionnent en particulier les possibilités de télétravail en zone de montagne, et de services aux personnes.



La même observation peut être faite en ce qui concerne l'énergie dont les diverses problématiques (réseaux d'alimentation, production d'énergies renouvelables, maîtrise de la demande,...) pourraient faire l'objet d'orientations de principe à l'heure du Grenelle.

EN CONCLUSION :

Toutes les observations démontrent que la DTA des Alpes du Nord devrait :

- être un document d'objectifs et d'orientations de l'Etat non prescriptif, comme le seront les DTADD issues de la Loi Grenelle II ;
- considérer tous les aspects de la vie en montagne, sans privilégier de manière exclusive la protection environnementale au détriment des impératifs économiques et de l'emploi des populations locales ;
- rester un document de planification à l'échelle des Alpes du Nord, intermédiaire entre la loi et les autres dispositifs d'urbanisme, et laissant aux acteurs publics du territoire (représentants de l'Etat et élus des collectivités) la possibilité d'adaptation des objectifs et orientations aux réalités locales.

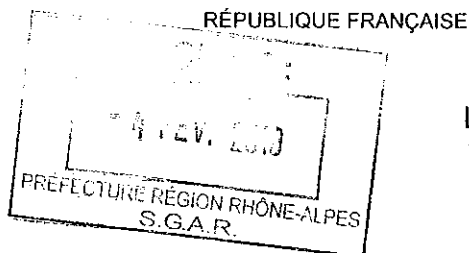
En vous remerciant d'avance de l'attention qui pourra être portée à la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments de haute considération,

Bien à vous,

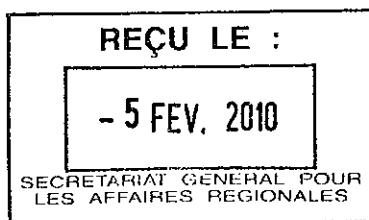
Jean-Paul AMOUDRY.



**CHAMBRE
D'AGRICULTURE
RHÔNE-ALPES**



Lyon, le 2 février 2010



Monsieur Jacques GERAULT
Préfet de Région
Préfecture
106, rue Pierre Corneille
69003 LYON

K. 16448

Monsieur le Préfet,

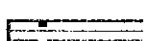
Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le dernier avis de la profession agricole de Rhône-Alpes sur la directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord (DTA AdN). Il émane du plus récent travail collectif conduit aux niveaux départementaux, interdépartementaux et régional dans le cadre de la dernière consultation que vous avez lancée.

Avant toute chose, nous tenons à vous rappeler que nous vous soutenons sans réserve dans votre effort inflexible pour assurer la mise en cohérence des options d'aménagement avec les grandes orientations stratégiques de développement pour les Alpes du Nord. La DTA est, à l'heure actuelle, le seul outil susceptible de permettre cette synergie. Aussi notre investissement à toutes les étapes de son élaboration a-t-il été animé par la conviction de sa nécessité, non seulement pour soutenir les différents schémas d'aménagement intercommunaux mais aussi pour faire force de règlement en cas d'absence de ceux-ci.

Dans cette perspective, la profession agricole réitère son souhait de voir aboutir la DTA AdN, qui doit être considérée comme un instrument d'encadrement pour un aménagement coordonné et cohérent.

Nous insistons sur le fait que les orientations de la DTA doivent impérativement avoir une valeur prescriptive. Cette condition est la seule qui justifie la pertinence du document et les efforts gigantesques développés par tous les partenaires, notamment les services de l'Etat, qui y travaillent depuis onze ans. La valeur prescriptive que nous défendons à vos côtés est également l'une des conditions sine qua non d'une véritable prise en compte de l'agriculture dans le destin des Alpes du Nord. Aussi, c'est avec force et détermination que nous vous soutiendrons dans toutes vos démarches visant à promouvoir le caractère d'opposabilité de la DTA.

Agrapole,



Chambre Régionale d'Agriculture Rhône-Alpes
Immeuble Agrapole - 23 rue Jean Baldassini - 69364 Lyon Cedex 07
Tél. : 04 72 72 49 10 - Fax : 04 78 61 76 76 - e-mail : accueil@rhone-alpes.chambagri.fr

Sur le contenu du document en lui-même, la profession agricole renouvelle sa remarque sur la pertinence du périmètre retenu pour la DTA Alpes du Nord. Néanmoins, nous regrettons que le rôle des espaces agricoles et de l'agriculture ne soit pas davantage mis en avant. Nous regrettons également que les modalités de protection dans les termes dont vous nous avons avisé en 2008, sur la présente version, aient si peu été prises en compte.

En effet, les espaces agricoles sont autant espaces productifs qu'espaces de nature. En tant que tels, ils contribuent à plus d'un titre à la valorisation des territoires, que ce soit en terme d'attractivité et de dynamisme socio-économique comme en terme de préservation de la biodiversité ordinaire et de fonctionnement des écosystèmes. C'est bien à cette double dimension économique et écologique que les espaces agricoles doivent être mentionnés et préservés.

Vous trouverez également dans l'annexe jointe, des propositions de modifications dans le texte qui, pour secondaires qu'elles puissent sembler, se révèlent cependant tout à fait stratégiques lorsqu'il s'agit de passer au zonage dans les documents d'aménagement.

Veuillez noter particulièrement les questions liées à l'urbanisation touristique, à la prise en compte de la dimension des bassins versants sur les risques d'inondation, à l'organisation de l'accueil du développement économique, aux pôles urbains et territoires d'équilibre, à la préservation de la ressource en eau, à la préservation des espaces naturels et paysagers, ...

Il nous semble enfin important de rappeler que, tout projet d'aménagement doit chercher à minimiser ses impacts sur l'espace et l'agriculture et donner lieu à la reconstitution du potentiel agricole en cas de préjudice.

Confiant en votre bienveillance à l'égard de l'agriculture et bien conscient de la connaissance que vous avez de ses enjeux, je ne doute pas que vous regarderez attentivement nos propositions et que vous ne manquerez pas de tout faire pour y donner suite.

Je reste à votre disposition pour en parler avec vous et vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de ma haute considération.

Gérard SEIGLE-VATTE



Président
Chambre régionale
d'agriculture Rhône-Alpes

Ann.

Réactions et propositions de la profession agricole alpine sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord soumis aux personnes publiques associées.

JANVIER 2010

Chambre
d'Agriculture
de la Drôme

Chambre
d'Agriculture
de l'Isère

Chambre d'Agriculture
de la Savoie

Chambre d'Agriculture
de la Haute-Savoie

**Réactions et propositions de la profession agricole alpine sur le projet
de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord soumis aux
personnes publiques associées**

1. REMARQUES GENERALES

- Considérant la forte consommation d'espace et la dispersion de l'urbanisation sur le territoire des Alpes du Nord, espace fragile et contraint,
- Considérant les enjeux stratégiques concernant l'aménagement et l'urbanisation sur ce territoire,

les Chambres d'Agriculture des départements de la Drôme, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie affirment **qu'il est du rôle et de la responsabilité de l'Etat d'assurer la cohérence de l'aménagement à venir des Alpes du Nord en fixant les grandes orientations et les prescriptions** devant servir de cadre de référence pour les projets d'urbanisation et d'équipement de ce territoire, dans le respect de règles strictes d'économie de l'espace.

C'est pourquoi **la profession agricole a appuyé dès ses débuts le processus d'établissement de la DTA Alpes du Nord**, en participant par le passé aux groupes de travail territoriaux et thématiques et plus récemment, en proposant des amendements à l'avant-projet dans une note détaillée soutenant fermement la DTA (octobre 2008) et lors des consultations locales.

Le projet de DTA, à travers les orientations et les prescriptions qu'il établit, nous semble une avancée importante en matière de préservation et valorisation des espaces agricoles et naturels et des activités agricoles. Nous regrettons cependant que nos remarques émises en octobre 2008 n'aient pas été davantage intégrées dans le texte actuel et que celui-ci ait perdu de sa force en renvoyant notamment la définition de prescriptions aux documents d'urbanisme de rang inférieur (SCOT en particulier).

La mise en place de SCOT n'enlève en rien l'intérêt, ni la nécessité de la DTA. En effet, les SCOT ne constituent pas une garantie suffisante de cohérence d'aménagement, dans la mesure où il risquent d'être adoptés sur la base du plus petit commun dénominateur entre les communes comme condition de leur adhésion, ni ne permettent d'assurer une cohérence entre les SCOT eux-mêmes dont certains couvrent de très petits territoires. Lorsque la DTA prescrit des principes au niveau des SCOT, ceux-ci devraient également s'appliquer en dehors des périmètres des SCOT, compte tenu des enjeux d'économie d'espace. Par ailleurs, la DTA devrait inciter davantage les communes à élaborer des SCOT.

Par le présent avis, **la profession agricole réitère son souhait de voir aboutir la DTA des Alpes du Nord**, laquelle doit être considérée comme un instrument-cadre d'un aménagement coordonné et cohérent. Elle insiste sur le fait que **les orientations de la DTA doivent impérativement avoir valeur prescriptive** (et non de simple recommandation) s'imposant aux documents d'urbanisme afin d'assurer une réelle prise en compte du cadre fixé par l'Etat.

Dans la suite de cet avis, les Chambres d'agriculture réagissent sur des points précis aux orientations et prescriptions du projet de DTA transmis dans le cadre de la consultation.

2. REMARQUES PARTICULIERES

■ Territoire pertinent

La profession agricole renouvelle sa remarque sur la pertinence du périmètre retenu pour la DTA Alpes du Nord pour assurer la continuité avec la DTA de l'aire urbaine lyonnaise et traiter des espaces intermédiaires soumis à des fortes pressions.

Dans la mesure où le projet actuel mentionne à plusieurs reprises la nécessité de cohérence entre DTA et entre objectifs et orientations des SCOT et des chartes dans le périmètre de la DTA, nous suggérons à nouveau d'élargir ce dernier aux territoires intermédiaires.

■ Prise en compte et préservation des espaces et de l'activité agricoles

Les Chambres d'agriculture concernées par le périmètre de la DTA Alpes du Nord accueillent favorablement le fait que la version soumise aux PPA affiche plus clairement que la précédente (juin 2009) les principes :

- de préservation des activités agricoles (p.60 en référence aux objectifs du schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes, qu'elle partage)
- de gestion économe du foncier et en particulier du foncier agricole (notamment p 66, dans le paragraphe concernant les coupures d'urbanisation).

Elles regrettent cependant que le rôle des espaces agricoles et de l'agriculture ne soit pas davantage mis en avant dans cette version comme elle le proposait dans son avis de 2008. En effet, en tant qu'**espaces productifs**, les espaces agricoles contribuent à la pérennité de l'activité agricole et participent ainsi au dynamisme socio-économique, à l'identité et l'attractivité du territoire, bases de l'économie touristique notamment. En tant qu'**espaces de nature**, ils contribuent à la préservation de la biodiversité ordinaire et au fonctionnement en réseau des écosystèmes. **Ils doivent donc être identifiés, préservés (maintien des surfaces et de la fonctionnalité du réseau des espaces agricoles) et valorisés à ces deux titres.** L'activité agricole a d'abord un caractère économique et génère de manière corollaire des aménités.

Compte tenu de cette remarque **nous suggérons a minima, que soient modifiés ou complétés les éléments suivants :**

- titre III.2) Préserver et valoriser les espaces naturels **et agricoles** et les ressources (p72)
- ajouter à la fin du dernier paragraphe de la p76 sur les zones humides : « **en veillant de maintenir l'activité agricole lorsque celle-ci s'exerce sur ces zones** »
- « Par ailleurs, les espaces désignés par les mesures compensatoires aux opérations d'aménagement doivent être protégés dans les documents d'urbanisme **en tenant compte des équilibres avec les espaces agricoles** » (p80)
- « Dans les grandes stations, la consommation supplémentaires d'espaces naturels **et agricoles** n'est pas autorisée » (p86)
- « Les cumuls des impacts sur l'environnement, les paysages et **l'activité agricole** des aménagements seront appréciés ... » (p86)
- « Pour limiter les impacts des domaines skiables sur les espaces naturels, les paysages **et l'activité agricole**, les restructurations de ces domaines se feront à l'intérieur de l'enveloppe existante du domaine skiable ... » (p87)

- De même l'intégration des équipements pour les pistes de skis et l'enneigement artificiel dans un plan ou un programme de travaux, une synthèse préalable des projets envisagés, de restructuration, de liaisons entre domaines comme d'extensions, sont à prévoir pour permettre une vision d'ensemble des impacts cumulés sur la ressource en eau, le fonctionnement des espaces naturels, les paysages et l'activité agricole (p87)
- Les principes suivants devront être observés dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport afin de réduire leurs impacts environnementaux et agricoles ; ils devront garantir le maintien, voire restaurer les continuités écologiques ainsi que le potentiel agricole (p89)

Concernant la **préservation des espaces agricoles (p79)**, la DTA mentionne que « au sein des zones agricoles, les SCOT et en l'absence de SCOT les PLU, doivent délimiter, à leur échelle, les zones agricoles stratégiques » sur la base d'un certain nombre de critères ; et que « les PLU devront assurer la protection de ces zones agricoles stratégiques ».

Sur ce point, la profession propose que les documents d'urbanisme en général, y compris les cartes communales délimitent les **espaces agricoles à protéger** (plutôt que espaces agricoles « stratégiques ») et en **supprimant la mention « au sein des zones agricoles »** ; et qu'il soit prescrit que les PLU et les cartes communales assurent leur protection.

La délimitation des **espaces agricoles à protéger** doit se faire sur la base des diagnostics de l'activité agricole et de ses usages du territoire : au même titre que pour les espaces naturels, **la préservation et la valorisation des espaces agricoles devrait passer par une généralisation de ces diagnostics en amont des décisions d'urbanisation**. La DTA devrait engager les collectivités dans cette systématisation. A ce titre, les critères de définition des espaces agricoles à préserver mentionnés dans la DTA (p79) ne doivent pas être considérés comme exhaustifs. La profession agricole renvoie à ce propos aux réactions et propositions qu'elle avait faites sur l'avant projet de DTA en octobre 2008. Elle suggère néanmoins que les sites d'implantation des sièges d'exploitations soient un critère ajouté à cette liste non exhaustive.

Par ailleurs la profession propose qu'en absence de **SCOT**, **la superficie des zones agricoles ne puisse pas être réduite quelle que soit la localisation de celles-ci** (suppression de toute référence à la carte « préservation des espaces agricoles »). L'ensemble des espaces agricoles concerné par le périmètre de la DTA est en effet soumis à une pression foncière forte et méritent d'être préservés, y compris les espaces figurant en blanc sur la carte sus nommée (p78) dans lesquels se déploie également l'activité agricole.

Cette remarque implique la suppression dans l'ensemble du texte de la notion « d'espaces agricoles stratégiques » au profit de la notion « **d'espaces agricoles à protéger** ».

■ **Préservation des espaces naturels (pp.75-76) et des paysages (pp.80-81)**

Concernant « les espaces complémentaires » (p75), « les corridors écologiques (p76) », « les zones humides » (p76) et « les paysages remarquables » (p80), la profession agricole demande que le libellé du texte soit revu afin de préciser que seront délimités et protégés par les documents d'urbanisme locaux, les espaces, corridors, zones et paysages **les plus fragiles**, **sur la base d'une concertation avec la profession agricole**. Cette demande est formulée afin de pas protéger systématiquement tous les espaces et zones faisant l'objet de repérage ou d'inventaire et pour permettre de continuer à assurer, dans les espaces naturels, les pratiques et constructions agricoles qui concourent très largement à la gestion et à l'entretien de ces espaces.

■ **Préservation de la ressource en eau**

Nous suggérons que la DTA prescrive que les retenues collinaires pour la production des neiges de culture ne soient créées que **dans la mesure de la disponibilité de la ressource en eau prioritairement affectée à la consommation domestique et agricole.**

■ Coupures d'urbanisation relatives à la loi littoral (p83).

La profession agricole demande à ce que **les coupures d'urbanisation (relatives à la loi littoral) telles que figurées dans la cartographie de juin 2009 soient maintenues** sur les cartes D, E, F1, F2. Cette délimitation sous forme de limites fixées (zones) était plus précise que la représentation actuelle sous forme de flèches indiquant simplement le principe des zones concernées par ces coupures ; cette dernière façon de faire laisse une marge d'appréciation trop importante induisant un risque de voir réduire ces espaces stratégiques à protéger par les documents d'urbanisme locaux. A titre d'exemple sur les bords du Lac d'Annecy, la plaine entre St Jorioz et Duingt (80 ha) devrait ainsi faire l'objet d'une délimitation précise au titre d'une coupure d'urbanisation et ce jusqu'au piémont.

■ Pôles urbains majeurs et territoire d'équilibre

Dans l'identification des **pôles majeurs**, nous suggérons de remplacer le « Genevois de Haute Savoie » par « pôle urbain d'Annemasse et de St Julien » (en effet la notion de Genevois de Haute-Savoie est trop générique et pourrait laisser entendre la possibilité de constituer un pôle urbain élargi à tout le territoire du Genevois Haut Savoyard ce qui serait de toute évidence contraire aux orientations de la DTA).

Le projet actuel de DTA Alpes du Nord mentionne que c'est dans le « **territoire d'équilibre** » (c'est-à-dire tout ce qui n'est pas qualifié de pôle urbain majeur ou complémentaire) que l'urbanisation a été la plus importante ces 20 dernières années. Elle stipule que ce territoire « doit pouvoir continuer à se développer et a vocation à accueillir aussi une partie de la croissance démographique du territoire de la DTA des Alpes du Nord, mais cette croissance devra être plus modérée dans les bourgs et villages et mieux organisée autour des pôles locaux ».

Il existe donc un enjeu fort d'économie de l'espace agricole dans ce territoire où se joue le problème du mitage des terres productives et où les équilibres entre différents usages sont difficiles à trouver. La profession agricole suggère que **le principe général de préservation des terres agricoles concerne l'ensemble de ce territoire d'équilibre** et pas seulement les « vallées ». Elle demande par conséquent la suppression du terme « vallée » p66, 2^{ème} §. Elle insiste sur la **nécessité de la densification et de l'obligation d'urbaniser en continuité des pôles urbanisés existants** qui devrait se réaliser selon les mêmes critères que les autres territoires identifiés.

Concernant les **pôles locaux**, le projet de DTA mentionne que d'autres pôles locaux que ceux déjà identifiés sur la carte A pourront être définis par les collectivités dans le cadre d'un projet de territoire cohérent à l'échelle intercommunale. Cette formulation laisse penser que ne sont pas ici visés que les SCOT mais aussi une charte de pays ou de PNR. Il nous semblerait plus clair et plus logique que si un document doit avoir le pouvoir de définir un nouveau pôle local, cela soit **uniquement un SCOT**.

Concernant les **bourgs et villages** la profession agricole suggère de maintenir le texte de l'avant projet de DTA qui a disparu dans cette version « les opérations d'urbanisation veilleront à préserver l'agriculture, les espaces naturels et les paysages, tout en se mettant à l'abri des zones à risques ».

■ Organisation de l'accueil du développement économique

La profession agricole **demande de maintenir les orientations de la version précédente** (juin 2009) et insiste sur la priorité à donner, avant toute création de nouvelle ZAE, à la **réhabilitation des friches industrielles** et à la **densification des zones d'activité existantes**. Nous suggérons à ce titre que soit intégrée dans la DTA, une prescription concernant la nécessité de **densification des ZAE** pour limiter la consommation des espaces.

Quand bien même une zone d'activité devait être nouvellement créée, la DTA devrait prescrire que les nouvelles zones d'activités ne puissent être décidées que dans le cadre d'un SCOT à l'échelle intercommunale (zones d'activités économiques intercommunales) avec TPU, ou TPZ le cas échéant et uniquement en continuité des zones d'urbanisation. La création de nouvelles ZAE ne devrait être permise que lorsque les activités sont incompatibles avec les zones habitées. Il serait souhaitable que les collectivités conservent la maîtrise foncière des zones d'activités et consentent une mise à disposition des entreprises par des baux. La DTA devrait également définir les conditions de création ou de développement des zones commerciales par un encadrement strict, en tenant compte de l'offre existante.

Enfin, nous proposons qu'à l'instar de la DTA de l'Aire Métropole Lyonnaise, la DTA Alpes du Nord prescrive ou recommande qu'il soit établi un projet d'aménagement avec phasage de réalisation et modalités de mise en oeuvre lors de toute création de zone dédiée aux activités économiques.

Par ailleurs, afin de « mettre en place une stratégie de gestion durable de la gestion de la ressource minérale » (p70), nous suggérons de donner un caractère prescriptif aux objectifs édictés :

- favoriser le recyclage des matériaux
- réduire la part des matériaux alluvionnaires au profit des roches massives.

Les schémas départementaux des carrières doivent être compatibles avec ces orientations.

■ Préserver l'urbanisation du risque d'inondation à l'échelle des bassins versants

Dans le projet de DTA il est indiqué qu'"il est nécessaires que des démarches cohérentes à l'échelle d'un bassin soient entreprises afin de garantir par une solidarité amont-aval, la préservation à long terme de l'urbanisation vis-à-vis du risque d'inondation". La profession agricole regrette que cette recommandation n'ait pas de valeur prescriptive (contrairement au projet de juin) eu égard, par exemple en Isère, au projet du Symbhi et aux enjeux agricoles qui y sont liés.

■ Urbanisation touristique

La profession agricole alpine regrette que le projet de DTA ait subi des assouplissements notables sur ce volet et demande le **maintien de la version intégrale de juin 2009** qui constitue une orientation claire et équilibrée concernant les conditions d'aménagement et de développement des stations touristiques. Nous demandons en particulier de réintégrer dans la DTA les conditions édictées relatives au développement des « grandes stations » et des « autres stations ».

■ Système de transport

Concernant les « projets routiers et autoroutiers de contournement d'agglomération » (p92), nous demandons d'insérer dans la DTA une disposition **limitant le passage de ces infrastructures dans les zones agricoles structurées et homogènes**.

■ Recommandations et proposition

La profession agricole réitère en annexe les propositions déjà faites précédemment (note d'octobre 2008). Parmi celles-ci, il lui semble important de rappeler que tout projet d'aménagement devrait chercher à minimiser ses impacts sur l'espace et l'activité agricole et devrait donner lieu à la reconstitution du potentiel agricole (sous forme de foncier ou autre).

Elle appuie fortement l'idée de gestion concertée de l'espace que doit traduire par la suite la DTA, les documents d'urbanismes actuels se focalisant essentiellement sur l'aménagement des espaces urbains ou à urbaniser. Le développement des modes de gestion contractuelle des espaces naturels et agricoles, à travers la mise en œuvre de chartes ou de contrats d'objectifs au service d'un projet pour les espaces agricoles d'un territoire, va tout à fait dans le sens des propositions des Chambres d'Agriculture.

**ANNEXE : propositions concernant le chapitre 4 du projet de DTA
(reprises de notre note d'octobre 2008)**

La profession agricole note que la constitution de « l'instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre de la D.T.A. » telle qu'elle est proposée, paraît indispensable ; elle propose d'y associer les compagnies consulaires.

Elle note que les propositions faites dans ce chapitre s'appuient sur ce qui existe déjà en ré-insistant sur quelques principes de concertation nécessaire. La réflexion doit associer l'ensemble des partenaires et raisonner de façon globale et prospective, à une échelle pertinente, un projet pour les espaces naturels et agricoles dans lequel sont identifiés les rôles de l'activité agricole ; ce projet doit être raisonné en cohérence avec ceux des territoires adjacents. Le développement des modes de gestion contractuelle des espaces naturels et agricoles, à travers la mise en œuvre de chartes ou de contrats d'objectifs, va tout à fait dans le sens des propositions des Chambres d'Agriculture.

Les recommandations plus concrètes que la profession agricole avait proposées lors de sa contribution en 2005 peuvent être rappelées :

- Systématiser en amont des décisions d'urbanisation un diagnostic de l'activité agricole et de ses usages du territoire de façon à identifier les enjeux et orienter les choix en matière d'urbanisation dans le sens prescrit au chapitre 3 (minimiser l'impact sur les espaces et les exploitations agricoles), et aussi de façon à fixer les mesures d'accompagnement éventuellement induites par ces choix d'urbanisation.
- Mesures à mettre en œuvre par les collectivités pour accompagner les conséquences de leurs décisions d'urbanisation sur les exploitations :
 - transfert et délocalisation d'exploitations
 - mise à disposition de foncier pour les exploitations objet d'éviction
 - participation à l'équipement de zones agricoles (restructuration foncière, travaux d'équipement foncier)
 - aide à la reconversion sur de nouvelles productions.
- Mise en place de ZAP sur zones agricoles bien définies, notamment en zone périurbaine.
- Constitution de réserves foncières en appui aux interventions de la SAFER (aide ou portage).
- Institution de concertations et de partenariats entre collectivités et profession agricole pour :
 - organiser la programmation des mesures d'accompagnement liées à des emprises foncières progressives sur des sites à urbaniser définis par les documents d'urbanisme.
 - organiser le fonctionnement et l'équipement des espaces infra et périurbains pour assurer la compatibilité entre les fonctions de production et d'agrément pour la population résidente.



Le Président

PREFECTURE DE L'ISERE

16 FEV. 2010

Secrétariat du Prefet

PREFECTURE DE L'ISERE
ARRIVÉE

19 FEV. 2010

Mission de coordination
interministérielle

39

Monsieur Albert DUPUY
Préfet de l'Isère
Préfecture de l'Isère
B.P. 1046
38021 GRENOBLE Cedex 1

N/Réf : OJ/cba DG 10 17

Grenoble, le 12 février 2010

Monsieur le Préfet,

Je souhaite attirer votre attention sur la Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord, dont l'élaboration, démarrée en 1999, doit s'achever en 2010, après une phase de consultation qui prendra fin au premier trimestre 2010.

Il s'agit, comme vous le savez, d'un dossier majeur, puisqu'il s'appliquera dans le Département de l'Isère et particulièrement dans les zones de montagne. En outre, il est présenté comme devant avoir un caractère juridiquement opposable pour les documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLU) avec un effet rétroactif pour les documents d'urbanisme existants. Enfin, les projets d'équipement faisant rarement l'unanimité quelle que soit leur nature (infrastructure nouvelle, aménagement / urbanisation de zones, modification de destination d'équipements, etc...), le texte de la Directive Territoriale d'Aménagement pourra fonder toute action juridique contre les autorisations délivrées.

Je me permets d'exprimer l'inquiétude profonde des acteurs économiques à l'égard du projet de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord que nous découvrons à un stade assez avancé, avec, semble-t-il, un certain nombre d'arbitrages déjà rendus. Or, il apparaît que ce texte est de nature à freiner, sinon geler, les projets des territoires, et donc les débouchés des entreprises de notre Département.

En ces temps de crise, où la situation de l'emploi dans notre Département et dans notre pays, devrait être l'objet de nos plus grandes préoccupations, je m'interroge sur l'évaluation qui a pu être conduite des effets que produira cette Directive Territoriale d'Aménagement sur l'activité du territoire, et je vous sollicite pour que les acteurs socio-économiques soient associés à ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Gilles Dumolard

Gilles DUMOLARD



**CHAMBRE
DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE LA SAVOIE**



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

Chambéry, le 3 février 2010

*Objet : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord
Vos réf. : 78/09 VC
Affaire suivie par : Anne GUILLABERT
Nos réf. : DDTEE/EB*

Monsieur le Préfet,

Par courrier reçu en date du 16 novembre 2009, vous nous informiez de votre souhait d'élargir la consultation relative à la Directive d'Aménagement des Alpes du Nord aux chambres consulaires, ce dont nous vous remercions.

Ce document, en précisant le positionnement de l'Etat en matière d'aménagement du territoire, va constituer le document de référence définissant le cadre dans lequel devront s'inscrire les projets de développement économique sur le territoire de la Savoie.

Il est donc essentiel que les représentants du monde économique puissent se prononcer clairement sur ce document stratégique et faire part de leurs préoccupations et propositions.

C'est la raison pour laquelle vous voudrez bien trouver ci-joint une note de synthèse approuvée par notre Comité Directeur le 2 février 2010 exposant notre avis sur le projet de document soumis à consultation.

J'espère que notre contribution pourra être utile à l'élaboration de ce document. Restant bien sûr à votre disposition pour tout échange ultérieur et participation éventuelle à des séances de travail, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de ma haute considération.

Le Président,


Jean-Pierre Hugueniot



DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES DU NORD

**Avis dans le cadre de
la consultation des
personnes publiques
associées**

02/02/2010

Préambule

Comme son nom l'indique la DTA est un document dont l'objet est de produire un cadre de référence et de cohérence en matière de planification spatiale. Une politique volontariste d'aménagement ne prend tout son sens sur un territoire que si elle contribue à améliorer à court, moyen et long terme, le sort des communautés humaines qui y vivent. Pour qu'il y ait maintien dans le temps d'une population, il faut obligatoirement qu'elle puisse trouver sur place les moyens de subvenir à ses besoins. Cette condition amène donc à relier la notion d'aménagement à celle de développement, développement d'équipements, d'infrastructures, de logements et d'activités économiques.

Au terme de « développement » est aujourd'hui accolé celui de « durable ». Un large consensus s'est fait jour en effet pour poser comme principe que tout développement répondant aux besoins des générations actuelles n'a de légitimité que s'il préserve la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Le développement durable repose sur trois principaux piliers : environnemental, social et économique. Ne pas accorder la même importance à ces trois piliers serait une erreur grave car de nature à saper les fondements du concept même de développement durable.

Toute politique d'aménagement des territoires alpins ne peut donc résulter que de la volonté de maintenir un équilibre entre deux impératifs : la nécessité de préserver les milieux naturels existants, milieux dont l'intérêt mais aussi la fragilité n'est plus à démontrer et l'obligation d'assurer aux habitants les moyens de vivre sur place en leur offrant notamment la possibilité de continuer à développer des activités économiques pourvoyeuses de richesses et d'emplois.

L'ensemble des remarques qui vont suivre découle de ce constat. La CCI n'a d'autre objectif que d'attirer l'attention sur ce qui, dans le texte du projet de DTA, pourrait être de nature à mettre en cause cet équilibre en réduisant sensiblement les marges de manœuvre dont ces territoires ont besoin pour assurer leur développement futur, marges de manœuvre d'autant plus utiles lorsque des mutations et des transitions d'un modèle de développement à un autre sont souhaitables.

1. Remarques sur le chapitre 2

Le chapitre 1 sur le diagnostic n'appelle pas de remarques particulières de notre part et l'on ne peut que souscrire aux grands objectifs présentés dans le chapitre 2 : l'organisation du sillon alpin (refaire la ville sur la ville, renforcer les bourgs centres), la poursuite du développement économique (développement de l'industrie, organisation maîtrisée des activités commerciales, renforcement du potentiel de haute technologie), la pérennité du potentiel touristique et la garantie d'un système de transport durable.

Nous ferons cependant trois observations concernant la dernière partie du chapitre 2 relative aux systèmes de transport.

- **La CCI de Savoie a bien noté qu'outre la réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine, le principe de « construire une offre ferroviaire complète pour les déplacements liés au tourisme en particulier en période hivernale » dans le but de favoriser le report modal de la route vers le fer était acté par l'Etat (page 57).**

La modernisation de l'infrastructure ferroviaire pour relever ce défi est en effet d'une extrême importance dans les vallées qui concentrent le plus grand nombre de lits touristiques (environ 400 000 lits en Tarentaise par exemple) lorsque les possibilités pour reporter une partie du flux routier sur le ferroviaire sont aujourd'hui quasi inexistantes du fait d'une saturation de l'infrastructure.

Dans le cadre de cette modernisation, la DTA devrait également mettre en avant un objectif renforcé et accéléré visant à la suppression des passages à niveau.

- Les réseaux assurant la circulation des flux d'informations font aussi partie des infrastructures de communication. Le chapitre 2 reste totalement muet sur les objectifs d'aménagement numérique du territoire des Alpes du Nord.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) représentent aujourd'hui des enjeux importants : compétitivité et croissance, modernisation du service public, généralisation de l'accès à l'information. Le déploiement des TIC favorise l'accès à la connaissance et permet la création et la diffusion de nouveaux contenus et services dans les domaines de la culture, de l'éducation, de la formation et de la santé tout en réduisant les émissions de CO² par limitation des déplacements physiques.

L'aménagement numérique est donc un enjeu essentiel pour un territoire de montagne comme les Alpes du Nord car il vise :

- son attractivité économique par la disponibilité d'une offre haut-débit concurrentielle ;
- la compétitivité de ses entreprises ;
- la cohésion sociale et le désenclavement par l'accès satisfaisant aux services et aux commerces en ligne, la possibilité du télétravail et de la téléformation.

La couverture numérique haut-débit fixe et mobile est vitale pour le désenclavement des zones de montagne. Elle est d'autant plus importante que les citoyens et les entreprises de ces territoires expriment les mêmes besoins, les mêmes exigences de qualité, de proximité et de personnalisation des services que les citoyens des zones urbaines et périurbaines.

La technologie haut débit la plus répandue aujourd'hui en France car performante et peu onéreuse est la technologie ADSL. Cette technologie présente cependant des limites lorsqu'il s'agit des nouveaux usages, de plus en plus demandeurs en débit. De plus, le signal électrique transporté par les câbles de cuivre s'affaiblit avec la distance : plus l'abonné est loin, plus le débit dont il bénéficie est faible. C'est pourquoi l'ADSL ne peut être proposé que dans un rayon de 5 km autour du répartiteur téléphonique.

La problématique de la couverture en haut débit ne concerne pas uniquement les zones blanches mais aussi de nombreux territoires où les débits restent insuffisants. La solution de remplacer le cuivre par la fibre optique jusqu'à l'abonné peut offrir des débits incomparablement supérieurs à la technologie ADSL mais cette solution représente des investissements importants.

Il y a donc besoin d'un engagement fort de l'Etat pour la mise en place, en concertation avec les collectivités territoriales et les opérateurs, d'un réseau haut débit desservant l'ensemble des entreprises et des habitants situés dans le périmètre de la DTA. Dans un premier temps, ce réseau devrait assurer rapidement à chaque usager un débit minimum de 2 mégabits par seconde en symétrique (ascendant et descendant), avec des tarifs d'abonnement suffisamment attractifs en tout point du territoire, y compris dans les zones de montagne les moins peuplées.

- Rien n'est dit sur la possibilité de développer le transport par câble comme transport en commun alternatif ou complémentaire aux TC par route et par fer dans une approche multimodale pour limiter le recours à la voiture individuelle. Ce mode peut pourtant s'intégrer à la chaîne de transport pour acheminer depuis la vallée la clientèle touristique (à la journée et de séjour) vers les stations de montagne mais aussi les actifs réalisant des migrations pendulaires entre leur lieu de domicile en vallée et leur lieu de travail en station ainsi que des résidents en zone de montagne désireux d'accéder rapidement à des services situés en fond de vallée.

C'est à ce jour le transport en commun le moins consommateur d'énergie par passager transporté, le moins polluant (aucune émission directe de gaz à effet de serre), le plus silencieux et le plus rapide sur des dénivelés importants.

2. Observations sur le chapitre 3 (les orientations)

Nos observations porteront essentiellement sur les prescriptions opposables aux autres documents d'urbanisme (PLU et SCOT).

2.1 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la DTA

Il est indiqué **page 60** : « En application de l'article L123-1 du code de l'urbanisme, les orientations et dispositions des documents d'urbanisme locaux doivent, si elles ne sont pas compatibles avec celles de la présente DTA, être modifiées ou révisées, selon les cas, **dans un délai raisonnable** ».

Question : que recouvre exactement l'expression de « délai raisonnable » ? A partir de quel délai précis à compter de la date de publication de la DTA des tiers pourront déposer un recours contre un document d'urbanisme au motif qu'il n'est pas compatible avec la DTA ?

Proposition : l'objectif de la DTA n'est pas de casser brutalement une dynamique de développement mais plutôt d'infléchir un modèle d'aménagement en vigueur pour accorder une place centrale aux principes de préservation des milieux naturels et d'organisation maîtrisée de l'urbanisation. Il serait judicieux pour cela que la DTA inscrive dans ses modalités d'application un temps d'échanges et de négociation entre les services de l'Etat et chaque collectivité dotée de la compétence en urbanisme afin d'établir un calendrier précis pour la mise en œuvre progressive de ses prescriptions.

2.1 Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord

On remarque que l'aire urbaine de Saint-Jean-de-Maurienne (13 000 habitants) ne fait pas partie des pôles complémentaires listés **page 65**.

Il conviendrait de reconsidérer cette décision car cette communauté de communes joue pleinement un rôle de centralité pour l'ensemble de la vallée de la Maurienne en termes de services et d'emplois.

2.2 Assurer les conditions d'un développement équilibré et durable

Il est précisé **page 70** : « A défaut de possibilité satisfaisante au sein des zones existantes, considérée à l'échelle intercommunale et de préférence dans le cadre d'un SCoT :

- la localisation des activités interviendra en extension et en continuité de celles-ci

- pour les activités incompatibles avec la proximité des zones habitées et ne pouvant être situées dans les zones industrielles existantes, il pourra être envisagé la création d'offre d'implantations d'activités nouvelles,

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. ».

Observation : tel que ce texte est actuellement rédigé, on en déduit que toute activité compatible avec de l'habitat ou qui n'aurait pas besoin d'une grande parcelle, ne pourrait être accueillie sur des terrains situés en discontinuité des zones d'urbanisation existante. Outre le fait que la DTA ne dit rien sur ce qu'elle entend par « grande emprise », cette prescription est de nature à rendre très difficile, voire impossible, tout aménagement de zones d'activités futures sur certains territoires pour plusieurs raisons :

- Les terrains situés en extension et en continuité des zones d'urbanisation existantes peuvent avoir une valeur agronomique supérieure à des terrains qui ne sont pas en continuité.
- Des terrains plats qui ne constituent pas un enjeu agricole fort, bien desservis par des infrastructures de communication (routières, autoroutières, ferroviaires) pour le transport de personnes et de marchandises, raccordables facilement à des infrastructures déjà utilisées par un ou plusieurs réseaux de transport en commun, peuvent ne pas être strictement en continuité des zones urbaines existantes. Cela pose d'ailleurs la question de savoir à partir de quelle distance exacte la discontinuité de l'urbanisation est constatée.

Si ce texte avait été en vigueur au moment de la création de certains pôles d'équilibre en Savoie comme Alpages en Combe de Savoie ou le parc d'activités « Val Guiers » en Avant-Pays Savoyard, il est fort probable qu'ils n'auraient pu voir le jour.

Proposition : apporter au texte du projet de DTA les modifications ci-dessous pour mettre davantage l'accent sur la pertinence du projet de zone d'activités par rapport au projet de territoire.

*« La localisation des activités interviendra **prioritairement** en extension et en continuité de celles-ci*

- ~~pour les activités incompatibles avec la proximité des zones habitées et ne pouvant être situées dans les zones industrielles existantes, il pourra être envisagé la création d'offre d'implantations d'activités nouvelles, respectant les principes généraux énoncés au III.1.~~

Les documents d'urbanisme locaux ~~ne (SCoT et/ou du PLU) pourront alors prévoir des zones d'urbanisation futures uniquement dédiées aux activités économiques que s'ils ont démontré qu'elles sont de par leur vocation, leur localisation et leur complémentarité vis-à-vis du foncier à vocation économique existant, au service d'un projet global de développement à moyen et long terme tel que défini dans leur PADD. 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.~~

2.3 Les zones humides

Dans le paragraphe consacré aux zones humides **page 76**, nous trouvons la phrase suivante :

« 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 ».

Questions :

- S'agit-il de l'ensemble des zones humides ou uniquement celles d'intérêt environnemental particulier définies par le code de l'environnement ?
- Comment sont définis les périmètres des « zones environnantes » ?
- Les aménagements visant à se prémunir des inondations (digues, canaux écrêteurs, bras de décharge des crues) seront-ils visés par cette prescription ? Dans l'affirmative, cela fermerait toute possibilité d'utilisation future de terrains classés actuellement inconstructibles dans les règlements de PPRI dans l'attente d'aménagements visant à réduire les risques d'inondation.

2.4 Prévoir et ménager la ressource en eau potable

Dans ce paragraphe (**page 81**), il est indiqué : « En l'absence de SCoT et dans les zones où la ressource en eau est **rare**, notamment les vallées alpines, les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir que des augmentations de **capacités d'accueil limitées** ».

Cette phrase fait référence à des notions très imprécises, génératrices d'interprétations multiples : la rareté de l'eau et les capacités d'accueil limitées.

Questions :

- A partir de quels critères et à partir de quel seuil sera-t-il constaté une situation de rareté de la ressource en eau ?
- Quels sont les critères et les seuils qui permettront d'estimer qu'une capacité d'accueil est limitée ou non ?

Proposition : ne pas conserver cette phrase mais préciser davantage la phrase suivante.

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

2.5 Protéger les paysages les plus remarquables

Concernant la préservation et la valorisation des paysages, la DTA mentionne un objectif consistant à privilégier l'inscription des équipements de toute nature dans les périmètres déjà urbanisés. Rien n'est dit par contre sur les infrastructures linéaires amenées à traverser des zones naturelles. Parmi celles-ci, le réseau de transport d'électricité peut avoir un très fort impact visuel.

C'est pourquoi il serait souhaitable que la DTA précise les conditions à respecter par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité en matière d'insertion des lignes électriques dans leur environnement et d'enfouissement des circuits haute tension nouveaux ou reconstruits.

2.5 Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement

D'une façon synthétique, plusieurs constats peuvent être faits :

- Le tourisme d'hiver peut être considéré comme un tourisme mature (relative stabilité des fréquentations), même si la chalandise de proximité n'est pas assez mise à profit notamment dans une logique de loisirs répartis sur l'année;
- L'équipement du domaine skiable, construit étape après étape, tronçon après tronçon, demanderait dans bon nombre de cas à être restructuré, simplifié avec une logique d'organisation qui prenne en compte l'ensemble du domaine et le desserve mieux avec un nombre d'appareils plus restreint.
- Une logique immobilière qui a démontré ses besoins en termes d'encadrement, de qualité architecturale, d'intégration paysagère dans les sites et d'inscription dans une logique de développement durable (cohérence avec l'activité estivale et réactivité par rapport aux évolutions de la demande du marché).

Une fois ce bilan établi, il est vain d'ignorer que plus des 2/3 des nuitées touristiques en Savoie sont enregistrées en hiver (21 600 000 nuitées sur la saison d'hiver 2007-2008 contre 9 300 000 sur l'été 2008) et que **61 % des séjours l'hiver ont pour motif principal la pratique du ski alpin**¹.

Dans l'espace valléen du Beaufortain - Val d'Arly par exemple, bien qu'il ne soit pas doté des domaines skiables prestigieux des grandes stations de Tarentaise, une enquête récente² montre que près de 90% des vacanciers pratiquent en hiver le ski de piste. Puis viennent la marche (environ 40%), la raquette à neige (environ 25%) et enfin le ski de fond. Pour les trois quarts des vacanciers, le ski alpin est l'activité principale, aucune autre activité n'atteignant ou dépassant les 10% à titre principal.

Le ski alpin reste encore pour la clientèle le produit phare et donc l'élément clé du bon fonctionnement du modèle économique hivernal même si l'on observe que d'autres activités (marche, raquette, ski de fond, activités culturelles...) séduisent une proportion non négligeable de clients hivernaux, soit à titre principal pour environ 20% d'entre eux, soit à titre secondaire pour une majorité d'entre eux.

Le maintien à moyen terme de la fréquentation hivernale est un objectif tout à fait réaliste, sous réserve :

- d'offrir un produit neige restant globalement compétitif en s'adaptant aux mutations continues des demandes des clientèles ;
- de construire la capacité de réactivité nécessaire pour faire face aux accidents climatiques susceptibles de générer des périodes sans neige, peut-être plus fréquemment que dans le passé récent ;
- de se préparer progressivement à un déficit d'enneigement chronique en dessous de 1500 m environ.

¹ Source : SDT TNS Sofres / Savoie Mont Blanc Tourisme

² Source : Convention de stations durable 2010-2013 Espace valléen du Beaufortain – Val d'Arly

Les enjeux économiques et financiers sont colossaux. Selon une étude de Savoie Mont-Blanc Tourisme datant déjà de 2003, le montant total dépensé par un touriste en hiver en station était en moyenne de 74 € par nuitée. Si l'on multiplie ce chiffre par le nombre de nuitées enregistrées en Savoie pendant la saison 2007-2008, nous obtenons un chiffre d'affaires global de 1,6 milliards d'euros. Toujours en Savoie, les investissements sur les domaines skiables ont été en 2007 de 134 millions d'euros et on estime à 24 000 le nombre d'emplois liés directement au secteur touristique.

Dans ce contexte, des stratégies d'anticipation sont plus que jamais indispensables. **L'optimisation des domaines et le maintien du niveau de leurs performances peuvent être conçus comme les moyens permettant de répondre aux attentes du marché** : bouclage des circuits, amélioration de l'offre en altitude, et sécurisation de l'enneigement en partie basse (liaison basse de retour en station).

Le renforcement de l'activité hivernale par actualisation et rationalisation de l'offre **apparaît comme le meilleur moyen de financer la diversification des activités et la multi-saisonnalité**, à la condition d'améliorer l'offre d'équipements et d'hébergements dans une double logique hivernale-estivale.

Observation : le constat ci-dessus nous conduit à penser que **la mise en place d'un dispositif réglementaire n'autorisant les restructurations des domaines skiables qu'à l'intérieur de l'enveloppe existante des domaines** (2^{ème} paragraphe de la page 87) **ne constitue pas la réponse la plus adaptée aux objectifs de la DTA**, notamment lorsqu'il est démontré que ces restructurations respectent toutes les autres conditions définies page 87.

Proposition : lier les investissements futurs réalisés à l'intérieur ou à l'extérieur du domaine skiable existant à **une démarche d'optimisation générale qui permettra de rationaliser le fonctionnement du domaine** (équipements moins nombreux et donc diminution de leurs impacts sur les milieux : nombre de pylônes, insertion de leur base, naturation des pistes et abords,...) **et d'inscrire tout ou partie des équipements dans une logique de pratique de la montagne en toutes saisons**, avec le cas échéant une évolution de leur conception.

A noter qu'il existe déjà la procédure des Unités Touristiques Nouvelles encadrant très strictement les conditions de réalisation des projets relatifs au développement des domaines skiables. Lorsque le territoire concerné n'est pas couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale, l'Etat conserve toute sa compétence puisque l'UTN est autorisée par décision du Préfet de région coordinateur de massif.

Même s'il ne s'agit pas de vases communicants, une plus grande rentabilité du domaine skiable entraînée par des choix judicieux et raisonnés d'investissements dégagera des marges de manœuvre supplémentaires qui permettront de financer des développements complémentaires pour la saison d'hiver comme pour la saison d'été.

3. Observations sur le chapitre 4

3.1 Suivi des impacts de la DTA

Dans le cadre de la mise en œuvre de la DTA, il est indiqué que l'État proposera à ses partenaires la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre de la DTA et celle des démarches territoriales, afin notamment de mettre en place des indicateurs communs permettant de suivre les préconisations et les prescriptions de la DTA : indicateurs démographiques, de consommation d'espace, de densité, ou ceux issus de l'évaluation environnementale.

Il est très important que ces indicateurs ne servent pas uniquement à évaluer l'impact environnemental de la DTA mais qu'ils permettent aussi d'évaluer son impact sur les deux autres piliers du développement durable, à savoir l'économique et le social afin de bien mesurer le maintien ou non de l'équilibre entre préservation et développement.

Proposition : compléter la liste des indicateurs énumérés page 98 par des indicateurs portant sur l'évolution du tissu économique et de l'emploi (voir les indicateurs proposés ci-dessous).

« Ces indicateurs pourront dépasser le cadre de l'application stricte des prescriptions et mesurer les impacts globaux des orientations générales du document : qualité de l'air, consommation énergétique, exposition au bruit, évolution de l'activité économique et de l'emploi (création d'entreprises, stock d'établissements, défaillance d'entreprises, nombre de salariés, marché du travail, taux d'actifs, revenu disponible par habitant).

3.2 La DTA, un document de référence appelé à évoluer dans le temps.

Comme tout document d'urbanisme et d'aménagement réglementaire, la DTA ne peut être indéfiniment figée dans le temps car elle s'appliquera à un territoire soumis en permanence à des changements et des évolutions.

Proposition : prévoir une possibilité de révision tous les 5 ans de la DTA en fonction de bilans publiés régulièrement à partir de l'observatoire de ses impacts environnementaux, économiques et sociaux.

4. Remarques générales sur le projet

4.1 De nombreuses mesures prescriptives sujettes à interprétation

La CCI de Savoie s'interroge comme d'autres acteurs sur les risques liés à l'abondance des textes à caractère prescriptif qui peuvent ouvrir de nombreuses discussions sur leur interprétation.

Le caractère flou, imprécis de bon nombre de termes et d'expressions utilisés peut inciter des tiers à tenter des recours contentieux contre la plupart des projets d'aménagement, accroître de ce fait l'insécurité juridique sur le massif et pénaliser ainsi l'économie et l'emploi.

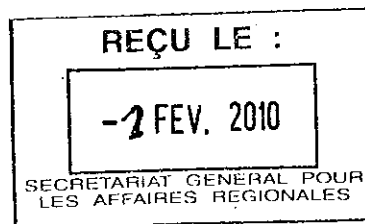
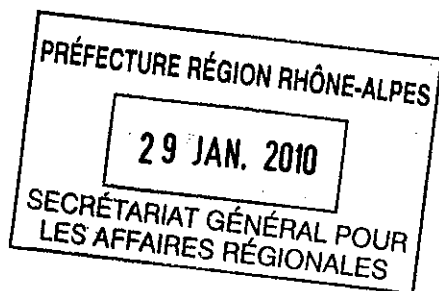
4.2 La nécessaire adaptation progressive de l'économie touristique aux nouvelles règles d'aménagement

La CCI de Savoie estime indispensable que le texte proposé laisse des marges de manœuvre suffisantes pour **donner aux acteurs touristiques le temps de s'adapter**, de manière graduée, aux objectifs de 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 et un échéancier pour conformer leur stratégie de développement à ce nouveau cadre.

Le modèle touristique reposant sur le triptyque domaine skiable, ressource en neige et hébergement ne doit plus être considéré à l'avenir comme le seul et unique modèle de développement du tourisme de montagne. Pour autant, laisser se répandre l'idée d'un gel total et brutal de celui-ci pour passer en quelques mois à un modèle fondé sur des concepts radicalement différents, amènerait inévitablement à installer un climat de doute sur la pérennité de certaines activités. Aller très loin trop vite pourrait décourager certains opérateurs et investisseurs privés tentés alors de déployer des stratégies de reconversion et de restructuration de leur activité vers des secteurs jugés plus porteurs à moyen et long terme. Une transition par étapes successives est donc nécessaire.

Il faut garder à l'esprit que les décisions qui toucheront le tourisme de montagne, toucheront aussi l'ensemble de la filière montagne, filière recouvrant de multiples activités, allant des industries de biens d'équipement et de biens de consommation jusqu'aux prestations aux particuliers en passant par un foisonnement de services aux entreprises dont certains de très haut niveau, sans oublier bien sûr les secteurs du génie civil et du bâtiment. La Région Rhône-Alpes a bien conscience de l'importance de cette filière puisqu'elle a été à l'origine de la création du cluster « Industrie de la Montagne » (cluster CIM) dont elle soutient l'animation et les actions.

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE LA HAUTE-SAVOIE**



Le Président,

Monsieur le Préfet de Région
PREFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
31 rue Mazenod
69426 LYON CEDEX 03

Annecy, le 27 janvier 2010

Dossier suivi par : François BORDELIER
Tél : 04 50 33 72 30
Fax : 04 50 33 72 95
E-mail : fbordelier@haute-savoie.cci.fr

Objet : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord
Vos réf. : 78/09 VC
Affaire suivie par : Anne GUILLABERT
Nos réf. : GM/FB/CB/21005766

Monsieur le Préfet de Région,

Par courrier reçu en date du 16 novembre 2009, vous nous informiez de votre souhait d'élargir la consultation relative à la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord aux chambres consulaires, ce dont nous vous remercions.

Cette DTA, en précisant le positionnement de l'Etat en matière -entre autres- d'aménagement du territoire, d'infrastructures de transport ainsi qu'en ce qui concerne la préservation des espaces et la mise en valeur des paysages, va constituer le document de référence définissant les orientations mais aussi les limitations dans lesquelles devront s'inscrire les projets de développement dans les Alpes du Nord et donc sur le département de la Haute-Savoie.

Une fois approuvée en Conseil d'Etat, la DTA aura par conséquent des effets directs sur les entreprises et sur leur développement, qu'il s'agisse d'établissements industriels ou touristiques, de commerce, de construction ou d'entreprises de services. Il est donc essentiel que les représentants du monde économique puissent se prononcer clairement au sujet de ce document stratégique, dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées qui se déroule de novembre 2009 à janvier 2010. C'est à ce titre que la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie a pris connaissance en novembre dernier de la version finalisée de la DTA des Alpes du Nord.

Avant de vous faire part de nos observations quant à cette directive, tant sur la forme que sur le fond, nous tenons à rappeler que la CCI de la Haute-Savoie partage évidemment le diagnostic, les enjeux et les objectifs définis par la DTA, notamment en ce qui concerne la nécessaire densification dans un espace contraint et rare (tant au niveau des villes et des bourgs que des zones d'activité ou des stations touristiques). Nous souscrivons également à la volonté de l'Etat de préserver les espaces sensibles de notre territoire, et ce d'autant plus qu'ils sont une composante essentielle de la dynamique de la Haute-Savoie.

....

.../...

Toutefois, au regard du concept de développement durable, la problématique d'aménagement du territoire n'est cohérente que si elle associe une vision environnementale, un volet social et une approche économique. C'est dans cette logique que la CCI de la Haute-Savoie souhaite formuler les remarques suivantes au sujet de la DTA des Alpes du Nord.

En premier lieu, il nous semble important que certains éléments de la directive soient complétés ou affichés de façon plus affirmative. Ainsi, il paraît utile, en page 55, de finaliser la liste des Pôles de compétitivité situés sur le périmètre de la DTA par la mention d'Imaginove, qui s'appuie sur 3 acteurs basés à Lyon, Valence mais aussi Annecy (CITIA, Cité de l'image en mouvement).

Par ailleurs, des compléments sont sans doute nécessaires en ce qui concerne le commerce, notamment en page 54 où il est fait mention de « filières d'excellence économique et commerciale » sans détailler ce que recouvre cette notion "d'excellence commerciale". De même, il pourrait être judicieux de préciser que le renforcement des fonctions de centralité des pôles complémentaires (page 65), ainsi que des pôles locaux et des bourgs et villages (page 66) se fera aussi à travers le commerce de proximité, acteur économique essentiel pour l'animation et le lien social de ces ensembles urbanisés (tout comme les services).

Enfin, plus globalement, à l'heure où le Gouvernement a souligné son attachement à l'activité industrielle et à ses retombées pour l'économie de notre pays, notamment à travers le lancement des Etats Généraux de l'Industrie, il nous paraît indispensable de réaffirmer que l'industrie est un secteur stratégique à part entière pour le territoire de la DTA, au même titre que les hautes technologies et l'agriculture (page 54).

Au-delà de ces précisions et compléments, la CCI de la Haute-Savoie souhaite revenir sur la façon dont est traitée la problématique économique dans ce texte. En effet, il nous semble que ce volet, essentiel à la vitalité et au développement futur de notre territoire, est non seulement peu abordé, mais risque également d'être confronté à terme à des contraintes qui dépassent l'objectif légitime de préservation des espaces poursuivis par la DTA.

A titre d'exemple, au regard des éléments précisés en page 70, il ressort que l'aménagement de nouvelles zones dédiées aux activités économiques sera soumis à des conditions drastiques telles que ce type de projet pourrait avoir de réelles difficultés à voir le jour. Il faut noter que si des dispositions réglementaires semblables avaient été appliquées à l'époque, le site d'Archamps n'aurait sans doute pu voir le jour, alors même qu'il est considéré par la directive comme un « un site économique stratégique » (page 30).

Cette approche trop restrictive de l'accueil des activités économiques repose en outre sur des concepts flous qui doivent être clarifiés. Que recouvre par exemple la notion de « grandes emprises » ? Ce critère, au vu de son impact sur l'aménagement de zones d'activité et donc sur le développement économique futur, ne mérite-t-il pas d'être explicité, en faisant notamment référence à un seuil minimal exprimé en m² voire en hectares ? De même, que signifie « l'existence d'un projet réel » à laquelle est subordonnée l'ouverture d'un tel espace ? S'agit-il d'un projet d'implantation porté par une entreprise et clairement identifié par la collectivité ou plus globalement d'un projet de territoire ?

Par ailleurs, le développement touristique -et par conséquent celui des activités économiques qui y sont liées directement ou de façon connexe- sera également fortement impacté par les orientations de la DTA puisque celle-ci instaure comme échelle de référence "l'enveloppe existante des domaines skiables", toute extension devant être l'exception. Cette disposition est quasiment synonyme d'un « effet de gel » pour le secteur du tourisme, alors que son optimisation « durable » nécessite des aménagements dont certains pourraient être envisagés en dehors des domaines skiables actuels, à partir du moment où ces projets respectent les principes énoncés page 87 (qu'il s'agisse des paysages et des espaces remarquables, des ressources en eau, des milieux naturels, de l'activité agro-pastorale, des fonctionnalités des écosystèmes et des liaisons écologiques ou autres), principes assez prescriptifs pour être garants d'un tourisme respectueux de l'environnement.

.../...

.../...

Ces faibles marges de manœuvre laissées au territoire des Alpes du Nord en ce qui concerne le développement économique sont en outre accentuées par une rédaction parfois ambiguë ou floue. Comme pour l'aménagement des futurs sites économiques (évoqué ci-dessus), ce manque de clarté fausse la compréhension des dispositions (et donc de leur portée) relatives à la préservation et à la valorisation des espaces naturels et ruraux et des ressources. En effet, certaines orientations énoncées ne s'articulent pas toujours autour de critères précis -qu'il s'agisse notamment de la localisation, de la nature ou de l'intensité des protections attendues- et paraissent par là même trop prohibitives. Le Syndicat National des Téléphériques de France a d'ailleurs recensé ces imprécisions -pouvant de plus être source de multiples contentieux- et nous a alertés à ce sujet, ainsi que Monsieur le Commissaire de Massif des Alpes du Nord.

En conclusion, la CCI de la Haute-Savoie partage le diagnostic et les objectifs inscrits dans la DTA des Alpes du Nord, mais note que ce texte traite peu de l'activité économique, et ce selon une approche parfois trop restrictive. Nous souhaitons par conséquent attirer votre attention sur les remarques et réserves énoncées ci-dessus et sur la nécessaire prise en compte de l'économie et de ses différentes composantes, dont le maintien et le développement constituent les conditions sine qua non de la pérennité de nos territoires et de leur vitalité.

C'est la raison pour laquelle il nous semble d'autre part essentiel que les acteurs socio-économiques soient non seulement associés à l'instance de concertation proposée en page 98 de la DTA, mais que cette structure puisse aussi suivre et mesurer les prescriptions de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, certes sur le plan environnemental et en matière social (démographie, logement...), mais aussi en ce qui concerne l'activité économique, à travers différents indicateurs complétant ceux déjà définis.

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

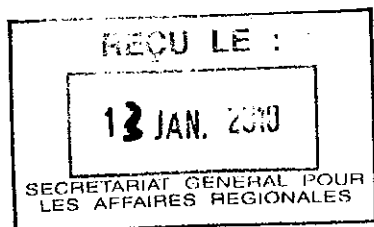
Guy METRAL

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guy Metral', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the left.



**Chambre de Métiers
et de l'Artisanat**

Drôme • Romans



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

Secrétariat Général pour les
Affaires Régionales
31 Rue Mazenod
29426 LYON Cedex 03

A l'attention de Mme Anne GUILLABERT

Romans le - 7 JAN. 2010

Réf : 78/09 VC

Dossier suivi par Alain BOIRAYON

Objet : Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Vous avez souhaité me consulter concernant le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

Ce projet n'appelle pas de remarque de ma part. J'ai toutefois bien pris note de l'amélioration apportée à la voie ferrée Valence-Grenoble, facteur favorable aux déplacements entre ces deux villes et donc à l'économie locale de notre département.

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

Le Président

SERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE LA DRÔME • ROMANS

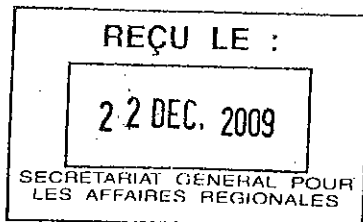
Clos des Tanneurs - Avenue Adolphe Figuet • BP 153 • 26104 ROMANS/ISÈRE CEDEX • Tél. : 04 75 05 88 00 - Fax : 04 75 02 73 94
www.cm-romans.fr

Décret n° 2004-1164 du 2 novembre 2004.



**Chambre de Métiers
et de l'Artisanat**

Haute-Savoie



Annecy, le 8 décembre 2009

**Monsieur LE PREFET de
REGION RHONE-ALPES**
Jacques GERAULT
31 rue Mazenod
69426 LYON Cedex 03

Nos Références :

EG/CMo/JV/ML

Vos Références :

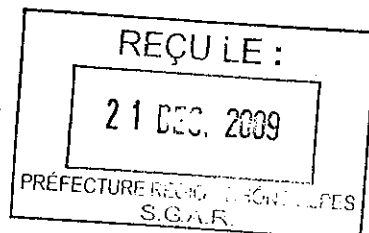
Lettre du 3/11/2009

78/09/VC – Anne GUILLABERT

Dossier suivi par :

Jean VICHARD ☎ 04 50 23 92 44

Secrétariat ☎ 04 50 23 92 33



Objet : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur Le Préfet de Région,

En date du 3 novembre, nous vous avez sollicité sur le document en phase de finalisation de la DTA des Alpes du Nord (travaux entrepris depuis 1996) afin de recueillir notre avis avant l'enquête publique et avant son application définitive qui interviendra par un décret pris en Conseil d'Etat dans le courant de 2010.

Ce document au travers du diagnostic, des objectifs, des orientations, a le mérite de poser un ensemble de questions relatives aux conditions de développement du sillon Alpin (de l'agglomération de Grenoble jusqu'à l'agglomération de Genève).

Les différentes réflexions transcrivent le résultat des travaux entrepris à l'échelle des différentes coopérations (agglomération franco-valdo-genevoise en vue de l'espace transrégional européen, le comité régional franco-genevois, l'ARC, la coopération franco-italienne entre le Parc de la Vanoise et le Grand Paradis, la coopération pour la création de la liaison ferroviaire transalpine LFT...).

Nous avons remarqué quelques indicateurs édifiants qui démontrent une croissance supérieure à la moyenne en Rhône-Alpes et qui, si elle se poursuit, mettrait en péril le sillon Alpin :

- Démographie de +8% depuis 1999 (contre +6,5% en Rhone-Alpes) avec 14 000 habitants et 5 400 emplois supplémentaires par an dont 8 000 habitants supplémentaires pour les aires urbaines du sillon alpin,
- Une forte concentration dans les communes périurbaines avec des taux supérieurs à 3% autour de Grenoble, Chambéry, Annecy (+1% en moyenne par an en Rhône-Alpes) et une consommation de 14 000 hectares/an soit l'équivalent de la ville d'Annecy (sur la période 75-99, chaque habitant ou emploi supplémentaire représente environ 700 m² urbanisés de plus)
- L'urbanisation des 25 dernières années tend à colmater les espaces naturels interstitiels entre les pôles urbanisés ;
- Des territoires soumis à de fortes tensions et à une forte pression foncière :
 - Très forte pression foncière dans le Genevois Haut-Savoyard, Thonon, Saint Julien en Genevois, Annemasse, Annecy, la moyenne vallée de l'Arve, l'Albanais, Chambéry, Aix Les Bains, Le Voironnais et le Grésivaudan,
 - Forte pression foncière : Sallanches, La Combe de Savoie, Albertville, Crolles, le piémont des Bauges, de Belledonne, de la Chartreuse, du Vercors isérois, la plaine de Bièvre,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté - Égalité - Fraternité

CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE LA HAUTE-SAVOIE

28 avenue de France - BP 2015 - 74011 ANNECY CEDEX - Tél. : 04 50 23 92 22 - Télécopie : 04 50 23 92 84

Internet : www.cm-annecy.fr - Courriel : contact@cm-annecy.fr - Siret : 187 420 013 00026 - APE 911 A

Decret n° 2004-1164 du 2 novembre 2004.



- Pression émergente : vallée du Giffre, les piémonts, l'avant pays savoyard, le plateau du Vercors, les balcons de Belledonne, Monnestier de Clermont
- Pression résidentielle et touristique des rives du Lac du Bourget, d'Annecy (urbanisation continue),
- Pression résidentielle peu structurée et diffuse due à la proximité de l'agglomération genevoise et de Thonon-Publier-Evian, pour la rive Sud du Lac Léman.

En matière de logement, la demande non satisfaite est dominante :

- En Haute-Savoie, dans la partie frontalière avec une pénurie en augmentation (offre locative sociale) dans un secteur sous forte tension (faible renouvellement de parc, retard avec 12% de logements sociaux contre 16% à 17% en R-A).

A l'horizon 2010, 6 000 résidences principales dont 1 700 logements locatifs sociaux sont nécessaires :

- En Savoie, l'insuffisance des mises en chantier et le risque d'accentuation avec le chantier du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin LFT (sur 15 ans),
- La région de Grenoble : situation très tendue, rareté de l'offre foncière, en concurrence avec les besoins des activités économiques, pénurie de logements et notamment de locatifs sociaux. Objectif du SCOT de 3 000 logements à l'horizon 2010.
- En montagne : insuffisance de la capacité d'accueil des logements pour les travailleurs saisonniers en stations.

En matière de transport, la mobilité croissance de la voiture qui représente 54% à 60% (Annemasse – Annecy et 80% à Grenoble) domine la part d'utilisation du train (pas assez attractif par rapport à l'autoroute). La part modale du train est faible (4% Grenoble-Chambéry, 2% Chambéry-Annecy, Annecy-Grenoble, 0,6% Annecy-Annemasse).

D'où le phénomène de saturation pendulaire et les phénomènes de pollution accentuée par la fréquentation touristique.

Le volet économique qui nous intéresse en particulier décrit une activité dynamique dans le sillon Alpin, face à des enjeux d'adaptation et de développement pour conserver une attractivité : notamment les sites stratégiques (Grenoble, Chambéry, Aix les Bains, le bassin annécien industriel et tertiaire, le Genevois Haut Savoyard dépendant de Genève, le pôle de compétitivité de Arve Industrie dans la vallée de l'Arve).

L'activité touristique qui présente un poids important nécessite une modernisation pour s'adapter à une demande de plus en plus exigeante et l'urbanisation des stations implique une véritable réflexion (création de nouvelles stations, extension du domaine skiable, logements pour les saisonniers).

Les questions économiques, sociales, environnementales doivent être traitées par les collectivités à l'appui des réseaux de solidarité.

Si les SCOT et les PLU sont des documents de planification stratégique en devenir, et si le développement de la coopération métropolitaine renforce la cohérence de territoire (réseaux de villes, centres, Assemblée des Pays de Savoie, CRFG...), la conclusion du diagnostic aboutit à mettre en place une stratégie cohérente et volontaire pour assurer un développement durable du territoire des Alpes du Nord, qui se traduit par les objectifs suivants :

- organiser la métropole du Sillon Alpin, dans un espace multipolaire,
- garantir un droit au logement par une offre diversifiée,
- préserver les espaces naturels et ruraux et les ressources,
- organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité, pérenniser le potentiel touristique,
- garantir un système de transport durable par des liaisons internationales
- Conforter les transports collectifs urbains et ferroviaires
- Refaire la ville sur la ville (renouvellement urbain)
- Synergie dans l'enseignement supérieur, la recherche, la santé (Lyon – Genève – Lausanne)
- Eviter le colmatage par l'urbanisation de l'espace de fond de vallée – limiter la vaste conurbation de Grenoble à Genève).

La poursuite du développement économique s'appuie sur les pôles de compétitivité (Grenoble MINALOGIC, Arve Industrie HS Mont Blanc, TEENERDIS, énergies renouvelables RA Drôme, Isère, Savoie, SPORALTEC industrie sports et loisirs) par le soutien financier du gouvernement.

L'agriculture est un secteur déterminant avec la transformation des produits AOC et des autres activités. Elle est à maintenir.

La liaison ferroviaire transalpine (LFT), projet majeur pour la Savoie et la Maurienne avec la procédure Grand Chantier (travaux sur 15 ans) nécessitera l'accueil de populations nouvelles.

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

Parallèlement, la limitation de l'engorgement des vallées est souhaitée (optimiser les infrastructures existantes en utilisant les transports collectifs et le mode ferroviaire ; agir sur les demandes des déplacements en étalant les pointes, en allongeant les périodes de fréquentation...).

Les orientations qui découlent des objectifs précédents fixent comme règle que les SCOT et les schémas de secteurs doivent être compatibles avec les orientations, objectifs et modalités, ainsi que pour les PLU et les cartes communales en l'absence de SCOT ou de schéma.

Au cas où les orientations et dispositions des documents d'urbanisme ne sont pas compatibles avec la DTA, ceux-ci seront modifiés ou révisés dans un délai raisonnable.

Principes à respecter :

- 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 de services et des conditions de desserte qu'ils offrent selon un équilibre de proximité et de l'efficacité des services,
- Economie de l'espace, localiser l'urbanisation résidentielle et économique en priorité à l'intérieur des secteurs actuellement urbanisés en procédant tout d'abord par requalification des espaces dégradés, occupation et mutation des dents creuses, densification et réhabilitation des bâtiments existants et enfin mutation de l'usage des sols à faible potentiel agricole et environnemental en privilégiant le recours à des formes de bâti économisant l'espace,
- Principe de coordination entre l'urbanisation et le développement de transport collectif (priorité dans les secteurs desservis par des services de transport collectif performant déjà en service ou programmé, ou à l'échéance d'un SCOT),
- Prise en compte des risques naturels,
- Principe de mixité et de qualité des espaces urbanisés, dont l'intégration du développement économique dans la ville en favorisant l'implantation en zone urbaine de toutes les activités compatibles avec l'habitat,
- L'organisation de l'espace métropolitain multipolaire passe par les différents types de pôles identifiés (carte A).

L'appartenance des communes aux pôles et donc leur vocation à accueillir les développements urbains porteurs de centralité sera établie en fonction des critères suivants (limitrophe ou voisin de la ville centre, secteurs urbanisés actuellement en continuité avec ceux de la ville centre, projet de territoire partagé dans un cadre intercommunal, relié à la ville centre par des services de transport collectif performant existant ou en projet, appartenir au bassin d'emploi de la ville centre).

Les quatre pôles majeurs (agglomération d'Annecy, Chambéry, Grenoble, du genevois haut-savoyard) pour lesquels les documents d'urbanisme devront accueillir environ 40 % de la croissance démographique du territoire de la DTA, et se fonder sur un objectif de construction de logements pour répondre aux besoins nouveaux en plus du renouvellement (8 000 logements par an durant les 20 prochaines années dont 25 % de logements sociaux au moins). Les documents d'urbanisme devront planifier les conditions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs

Les pôles complémentaires (Aix-les-Bains, Albertville, La Roche sur Foron/Bonneville/Cluses, Thonon/Evian, Voiron) devront accueillir 20 % de la croissance démographique (3 000 logements par an durant 20 ans dont 25 % sociaux).

Les documents d'urbanisme locaux lieront l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux à leur desserte par des services de transport collectif performant (massifier les flux de transport collectif autour de points modaux, améliorer l'offre de transport collectif en ville, requalifier les espaces dégradés et les friches).

Le territoire d'équilibre : recherche de l'économie de l'espace pour l'urbanisation - préservation des terres agricoles en vallée - organiser la croissance autour des pôles locaux qui ont des services, des commerces et des emplois (densification), - maintien des activités, de services de proximité dans les bourgs, et les villages.

La définition des coupures d'urbanisation devra être établie par les documents d'urbanisme locaux ainsi que la déclinaison du projet de territoire partagé (coopération métropolitaine franco valdo genevoise et celle du sillon alpin) et les outils ou orientations retenus dans les chartes ou protocoles d'accord signés.

Les conditions d'un développement équilibré et durable précisent en conséquence que les dispositions des documents d'urbanisme locaux des pôles majeurs et complémentaires devront permettre le rééquilibrage de la localisation des emplois et des logements, et la mixité à l'échelle de la commune ou du quartier (prioritairement l'accueil des activités au sein des zones d'urbanisation existantes. A défaut de possibilité satisfaisante au sein des zones existantes considérée à l'échelle intercommunale et de préférence dans le cadre d'un SCOT : les extensions en continuité des activités ; création d'une offre nouvelle pour implanter des activités incompatibles avec la proximité des zones habitées et ne pouvant être localisées dans les zones industrielles existantes).

La préservation et la valorisation des espaces naturels et des ressources (biodiversité, écosystèmes et patrimoine bâti et naturel, espaces naturels et agricoles), est fondée sur l'identification des espaces d'intérêt majeur, zones centrales jouant rôle de réservoir, les espaces complémentaires tampons, les corridors écologiques, les zones humides (cf cartographie B,D,E,F1, F2). Il revient aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces d'intérêt majeur qui ne sont qu'identifiés (les dispositions doivent conférer à ces espaces un zonage conforme à leur vocation et permettre la protection de la faune et de la flore avec les moyens de gestion dont ils font l'objet), de délimiter les espaces complémentaires, de prendre en compte les corridors écologiques identifiés à l'échelle de la DTA, ainsi que les zones humides et d'assurer leur maintien en évitant tout classement dans les zones environnantes qui aurait pour effet de les compromettre.

Les espaces agricoles stratégiques doivent être délimités dans les SCOT et dans les PLU (si absence de SCOT), ainsi que les coteaux sensibles, les espaces naturels de fond de vallée menacés par les espaces productifs, les paysages, les ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine naturel, culturel, et montagnard, ainsi que le patrimoine historique, et les coupures d'urbanisation des grands lacs.

La promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement passe par l'encadrement des principes prenant en considération le bassin de l'offre touristique (modernisation des équipements, même domaine skiable ou forte interconnexion des domaines skiables, navettes, mutualisation d'équipement et de commercialisation, label). Les restructurations se feront à l'intérieur des enveloppes existantes.

La garantie d'un système de transports durables intègre le respect des principes qui visent la réduction de leur impact sur l'environnement (restauration des continuités écologiques, anticipation des effets sur les aménagements fonciers, air, bruit, émission de gaz à effet de serre, intégration paysagère).

La réalisation des grands projets de l'Europe et de l'Etat vise à favoriser les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement (le projet de liaison ferroviaire transalpine est le maillon central n°5 entre Lisbonne, Kiev, via Lyon-Turin, Trieste, Lubjiliana, Budapest).

Les plates-formes principales de chargement des camions seront localisées à l'Ouest des massifs des Préalpes, à l'Ouest du futur tunnel sous la Chartreuse et à proximité de la croisée des autoroutes et grands axes ferroviaires de l'Est Lyonnais. La plate forme d'Aiton aura une vocation locale de desserte du Sillon Alpin.

Pour les voyageurs et les marchandises les aménagements ou réalisations d'infrastructures de transport collectif sont à privilégier par rapport à ceux relatifs aux transports individuels routiers (parvenir à un niveau de service ferroviaire dans les liaisons interpoles urbains majeurs et complémentaires pour permettre le report modal. Aucune augmentation des capacités routières de franchissement des Alpes ne sera réalisée (hormis les projets déclarés d'utilité publique à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA, et les itinéraires de contournement d'agglomération ou de conurbation).

Les documents d'urbanisme locaux des collectivités concernées par les transports lacustres (celles du Léman) devront prendre ce mode de transport en considération.

Des réserves foncières devront être prévues pour des projets d'élargissement de voiries routières dédiées à des voies spécialisées partagées qui visent l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs routiers.

L'optimisation des réseaux existants est prioritaire par rapport aux projets neufs (restreindre la création de diffuseurs, en dehors des parties agglomérées des pôles, majeurs et complémentaires).

Hors agglomération, l'urbanisation résidentielle et économique le long des infrastructures existantes et futures doit être strictement limitée.

Pour limiter l'encombrement des vallées par l'automobile les principales routes d'accès aux massifs seront dimensionnées pour la demande moyenne saisonnière en admettant des saturations en période de pointe (priorité donnée au développement et à l'exploitation des transports collectifs ferroviaires et routiers, en privilégiant la sécurisation des accès). Les documents d'urbanisme devront intégrer la capacité d'accessibilité routière et en transports collectifs en stations comme un des éléments dimensionnant pour la taille et la nature de la gestion du parc d'hébergement.

En conclusion ce projet de DTA des Alpes du Nord s'appliquera de façon incontournable aux SCOT et aux PLU. La démarche de l'Etat est encourageante face aux difficultés qui menacent le territoire mais elle est ferme.

Pour ce qui concerne la Haute-Savoie, les enjeux de demain sont majeurs et les intercommunalités devront s'organiser d'avantage pour mettre en place des SCOT (notamment la haute vallée de l'Arve avec le Pays du Mont Blanc ainsi que la région de Cluses dans la moyenne vallée de l'Arve).

Nous apprécions le travail accompli par vos services et nous vous remercions de nous avoir communiqué ces informations.

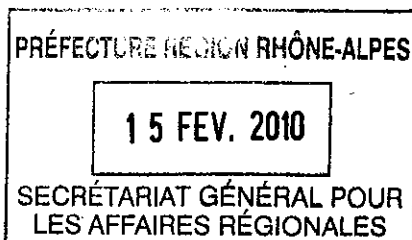
Vous remerciant,

Veuillez croire, Monsieur Le Préfet de Région, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.



Le Président,

Edmond GENOUD



Le Châtelard, lundi 1er février 2010

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

Aillon-le-Jeune
Aillon-le-Vieux
Allondaz
Arbin
Arith
Bellecombe-en-Bauges
Chainaz-les-Frasses
Chevaline
Chignin
Cléry
Cruet
Curienn
Cusy
Doucey-en-Bauges
Doussard
Ecole
Entrevernes
Epersy
Faverges
Francin
Fréterive
Grésy-sur-Isère
Gruffy
Héry-sur-Alby
Jarsy
La Chapelle-Saint-Maurice
La Compôte
La Motte-en-Bauges
La Thuile
Lathuile
Le Châtelard
Le Montcel
Le Noyer
Les Déserts
Leschaux
Lescheraines
Marthod
Mercury
Montailleur
Montmélian
Mûres
Pallud
Plancherine
Pugny-Chatenod
Puygros
Quintal
Sainte-Reine
Saint-Eustache
Saint-François-de-Sales
Saint-Jean-d'Arvey
Saint-Jean-de-la-Porte
Saint-Jorioz
Saint-Offenge-Dessous
Saint-Offenge-Dessus
Saint-Ours
Saint-Pierre d'Albigny
Sevrier
Seythenex
Thénésol
Thoiry
Trévignin
Vérel-Pragondran
Verrens-Arvey
Viuz-la-Chiésaz

Objet : DTA des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Au titre de la consultation des personnes publiques associées, vous avez interrogé le PNR du Massif des Bauges sur le projet de Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord.

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis de notre Parc sur ce projet. Cet avis a fait l'objet d'une délibération unanime du Bureau du Parc, lors de sa réunion du 29 janvier 2010 à Cléry.

Tout en saluant les principes qui sous-tendent ce projet de Directive, en phase avec notre Charte 2008 / 2020, le Bureau du Parc a reposé les questions que je vous avais soumises dans mon courrier de janvier 2009, concernant l'articulation, sur le plan juridique, entre la DTA et notre Charte, eu égard à l'obligation de compatibilité des documents d'urbanisme avec la Charte du Parc. D'autres questions sont également posées, relatives en particulier aux déplacements ainsi qu'au tourisme.

Restant à votre disposition pour tout échange sur ces éléments, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueux sentiments.

Le Président,

André GUERRAZ

PJ : Avis du PNR du Massif des Bauges sur le projet de DTA des Alpes du Nord

Copie :

- M. le Préfet de la Savoie
- M. le Préfet de la Haute-Savoie
- Mme les Présidentes des PNR de Chartreuse et du Vercors
- MM JL Dubois et M Gerodolle, Commission « Aménagement du territoire » du PNR du Massif des Bauges

Aix-les-Bains
Albertville
Annecy (Communauté d'agglomération)
Chambéry
Rumilly
Ugine

Maison du Parc - 73630 Le Châtelard
Tél. 04 79 54 86 40 - Fax 04 79 54 88 97
info@parcdesbauges.com
www.parcdesbauges.com



**Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord
Avis du Parc naturel régional du Massif des Bauges
Bureau du 29 janvier 2010**

Après examen du rapport de la DTA des Alpes du Nord et analyse de la cohérence des objectifs et orientations de la DTA avec les objectifs stratégiques et opérationnels de la Charte du Parc naturel régional du Massif des Bauges 2008-2020 approuvée par décret du 1er Ministre en date du 30 juillet 2008.

Le Bureau du Parc naturel régional du Massif des Bauges, réuni le vendredi 29 janvier à Cléry (Savoie),

1 / approuve les objectifs et orientations de la DTA des Alpes du Nord, fondés sur les trois principes directeurs suivants :

- utilisation économe de l'espace et urbanisation compacte ;
- coordination entre urbanisation et développement du réseau structurant de transport collectif ;
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable.

Ces trois principes sont globalement en cohérence avec les orientations de notre Charte.

2 / pose la question de l'articulation sur le plan juridique entre la DTA des Alpes du Nord et la Charte et émet plusieurs souhaits :

21 Urbanisme

Les textes imposent l'obligation de compatibilité de tous les documents d'urbanisme (SCOT et PLU) avec les orientations et objectifs de la charte du Parc. Cette disposition devrait s'appliquer en principe à la DTA des Alpes du Nord. Malgré plusieurs sollicitations auprès des Services de l'Etat, aucune réponse n'a été apportée au Parc quant à l'opposabilité sur le plan de l'urbanisme de la DTA vis-à-vis de la charte du Parc ou inversement.

Le Bureau repose donc la question, sur le plan juridique, de l'articulation entre la DTA des Alpes du Nord et les Chartes des PNR du Massif des Bauges, de Chartreuse et du Vercors.

De manière générale, il est rappelé que les PNR sont des territoires de mise en cohérence des politiques publiques, d'une part et d'expérimentation d'autre part. Ces deux principes devraient ré-affirmés dans la DTA des Alpes du Nord.

22 Transport et déplacement

La DTA des Alpes du Nord aborde principalement la question des transports dans une logique d'interconnexion entre les grandes agglomérations du Sillon Alpin, de liaisons internationales et de desserte des grandes stations touristiques.

Notre Parc, comme ceux de Chartreuse et du Vercors, a inscrit dans sa Charte la question des déplacements domicile-travail entre leur territoire résidentiel et les bassins d'emploi environnants, ainsi que les déplacements internes à notre massif. Le Bureau demande que la DTA des Alpes du Nord prenne cette préoccupation en compte.

23 Tourisme

La DTA fixe un certain nombre d'orientations pour l'aménagement, le développement et la restructuration de l'offre touristique des grandes stations.

La problématique des stations touristiques de moyenne montagne des Massifs préalpins mériterait d'être plus développée en termes de diversification de l'offre (quatre saisons, produits touristiques complémentaires à

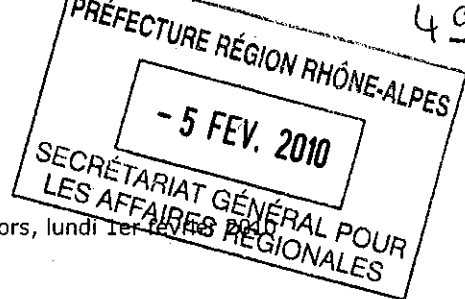
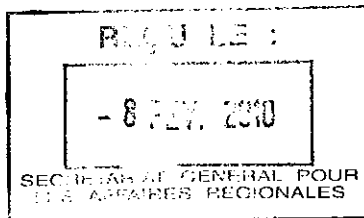
l'offre « neige », rôle social et de loisirs de certaines stations ou stades de neige pour les populations urbaines, patrimoines naturel et culturel à valoriser etc.).

24 Relations Urbain / Rural

La DTA des Alpes du Nord devrait développer davantage la question des interrelations ou de l'interdépendance économique et sociale entre les espaces densément urbanisés et les espaces ruraux périphériques de montagne (les 3 PNR en particulier).

La DTA devrait en particulier reconnaître le rôle des PNR en tant qu'expérimentateurs de nouvelles politiques en termes de coopérations stratégiques et opérationnelles entre les territoires urbains du Sillon alpin et les territoires ruraux sous influence que constituent les trois PNR du Massif des Bauges, de Chartreuse et du Vercors.

oOo



Lans en Vercors, lundi 1er février 2010

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

N/réf : DP/PW/AZ

V/réf :

Objet : Avis DTA Alpes du Nord

PJ : avis du PNRV

Alpes
Armorique
Avesnois
Ballons des Vosges
Boucles de la Seine Normandie
Brenne
Brière
Camargue
Caps et Marais d'Opale
Causses du Quercy
Chartreuse
Corse
Forêt d'Orient
Gâtinais Français
Grands Causses
Guyane
Haut-Jura
Haut-Languedoc
Haute-Vallée de Chevreuse
Landes de Gascogne
Livradois-Foréz
Loire - Anjou - Touraine
Lorraine
Luberon
Marais du Cotentin et du Bessin
Martinique
Massif des Bauges
Millevaches en Limousin
Montagne de Reims
Monts d'Ardèche
Morvan
Narbonnaise en Méditerranée
Normandie-Maine
Oise-Pays de France
Perche
Périgord-Limousin
Pilât
Pyrénées Catalanes
Queyras
Scarpe-Escaut
Vercors
Verdon
Vexin français
Volcans d'Auvergne
Vosges du Nord

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord, vous m'avez adressé, par courrier reçu le 13 novembre 2009, une demande d'avis et je vous en remercie.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, l'avis du Parc Naturel Régional du Vercors approuvé à l'unanimité par les membres du Bureau, réuni le 28 janvier 2010.

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

La Présidente,
Danièle PIC.

Maison du Parc - 255 chemin des Fusillés - 38250 Lans-en-Vercors

Téléphone : 04 76 94 38 26 - Télécopie : 04 76 94 38 39

info@pnr-vercors.fr

www.parc-du-vercors.fr

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord : avis du Parc du Vercors

Après examen du rapport de la DTA des Alpes du Nord et analyse de la cohérence des objectifs et orientations de la DTA avec les objectifs stratégiques et opérationnels de la charte du Parc du Vercors 2008-2020 approuvée par décret du 1er Ministre en date du 9 septembre 2008,

Le Bureau, après en avoir délibéré, à l'unanimité décide :

➤ **d'APPROUVER** globalement les objectifs et orientations de la DTA des Alpes du Nord, considérant que ceux-ci sont en cohérence avec la Charte du Parc 2008-2020 (tableau de correspondance ci-joint),

➤ **d'ÉMETTRE** les réserves suivantes :

- **En matière d'urbanisme**

Il est rappelé l'obligation faite par les textes de rendre compatibles les documents d'urbanisme (SCOT et PLU) avec les orientations et objectifs de la charte du Parc. Cette disposition s'applique également pour la DTA,

Malgré plusieurs sollicitations auprès des Services de l'Etat, aucune réponse n'a été apportée au Parc quant à l'opposabilité sur le plan de l'urbanisme de la DTA vis-à-vis de la charte du Parc ou inversement.

- **En matière de relations entre les agglomérations du Sillon Alpin et les massifs environnants :**

La DTA des Alpes du Nord devrait plus développer la question des interrelations ou de l'interdépendance économique et sociale entre les espaces densément urbanisés et les espaces ruraux périphériques de montagne (les 3 PNR en particulier).

- **En matière de transport et déplacement**

La DTA porte une attention particulière aux transports et déplacements entre les agglomérations du Sillon Alpin, aux grandes liaisons internationales et à la desserte des stations touristiques de Montagne.

La DTA devrait également aborder la question des déplacements domicile-travail entre les Massifs préalpins (3 PNR) et les agglomérations du Sillon Alpin ainsi que les déplacements internes à ces Massifs.

- **En matière de tourisme**

La DTA fixe un certain nombre d'orientations pour l'aménagement, le développement et la restructuration de l'offre touristique des grandes stations.

La problématique des stations touristiques de moyenne montagne des Massifs préalpins mériterait d'être plus développée en termes de diversification de l'offre (quatre saisons, produits touristiques complémentaires à l'offre « neige », rôle social et de loisirs de certaines stations ou stades de neige pour les populations urbaines, patrimoine naturel et culturel à valoriser etc...).

Fait à Lans-en-Vercors,

Le 28 janvier 2010.

La Présidente,

Danièle PIC.



Parc
naturel
régional
du Vercors

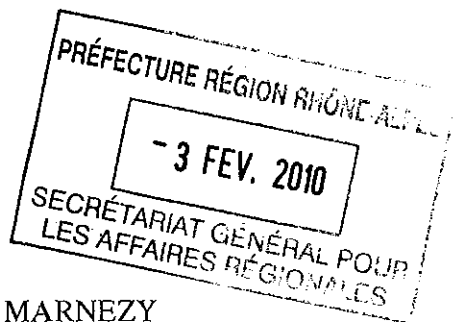
Syndicat Mixte
LANS EN VERCORS

Danièle Pic

DTA Alpes du Nord et Charte du PNR Vercors

OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DTA	OBJECTIFS CHARTE PNRV 2008/2020
I - Objectifs pour le développement durable des Alpes du Nord : une ambition métropolitaine dans un espace alpin préservé	
1- Organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire	7.1.1. Impliquer les territoires voisins dans le projet Vercors
2- Garantir le droit au logement, par une offre diversifiée et accessible à tous	3.2.1. Contribuer à la définition et à la mise en œuvre des stratégies et documents d'urbanisme 3.2.3. Accompagner les nouvelles formes urbaines ou rurales et répondre aux besoins d'habitat
3- Préserver un système d'espaces naturels et ruraux et les ressources naturelles et patrimoniales	1.1. Préserver et gérer les patrimoines naturels, notamment la ressource en eau
4- Organiser la poursuite du développement économique, et s'appuyer sur les pôles de compétitivité	2.4. Favoriser l'accueil et soutenir les entreprises partageant les valeurs « parcs »
5- Pérenniser le potentiel touristique	2.3. Soutenir le développement d'un tourisme durable et promouvoir une image commune « Parc du Vercors »
6- Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internes et internationales	1.3.1. Maîtriser la demande en énergie 3.2.3. Accompagner les nouvelles formes urbaines ou rurales et répondre aux besoins d'habitat
II - ORIENTATIONS	
1. Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du sillon alpin et des vallées	
1.1. Organiser l'espace métropolitain multipolaire des Alpes du Nord	7.1.1. Impliquer les territoires voisins dans le projet Vercors
1.2. Assurer les conditions d'un développement équilibré et durable	2.4. Favoriser l'accueil et soutenir les entreprises partageant les valeurs « parcs » 4.1. Accompagner les mutations sociales sur le territoire 4.2. Accompagner les mutations économiques de filières et le développement des territoires

1.3. Préserver l'urbanisation du risque d'inondation à l'échelle des bassins versants	3.2.1. Contribuer à la définition et à la mise en œuvre des stratégies et documents d'urbanisme 3.2.3. Accompagner les nouvelles formes urbaines ou rurales et répondre aux besoins d'habitat
2. Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources	
2.1. Valoriser le réseau des espaces naturels et agricoles	1.1.1. Contribuer par une gestion dynamique des espaces remarquables aux stratégies nationales et internationales de la biodiversité 1.1.2. Prendre en compte la biodiversité dans les espaces ordinaires 1.1.3. Contribuer à l'enrichissement de la biodiversité
2.2. Protéger les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard	1.4. Préserver les paysages emblématiques et construire ceux demain
2.3. Préserver la ressource en eau	1.1.4. Préserver et gérer durablement la ressource en eau et les milieux aquatiques
2.4. Préserver les rives des grands lacs	
3. Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement	
3.1. Inscrire la restructuration et le développement des pôles touristiques dans une perspective de développement durable	4.2.1. Soutenir de nouveaux modèles de développement et la diversification touristique
3.2. Préserver les ressources de l'activité touristique : les espaces naturels, sites et paysages des domaines skiables	4.2.1. Soutenir de nouveaux modèles de développement et la diversification touristique 3.2. Maintenir les équilibres d'aménagement et d'occupation de l'espace
4. Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord	
4.1. Permettre la réalisation des grands projets de l'Europe et de l'Etat : réaliser les grandes infrastructures de transport et favoriser les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement	1.3.1. Maîtriser la demande en énergie 3.2.3. Accompagner les nouvelles formes urbaines ou rurales et répondre aux besoins d'habitat
4.2. Organiser le système de transport au service du fonctionnement efficace d'un réseau urbain multipolaire et de l'activité touristique	1.3.1. Maîtriser la demande en énergie 3.2.3. Accompagner les nouvelles formes urbaines ou rurales et répondre aux besoins d'habitat



Le 29 Janvier 2010

Monsieur Alain MARNEZY
Président du CA du Parc National de la Vanoise

à Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Objet : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Monsieur le Préfet,

Le Parc National de la Vanoise est consulté en qualité de Personne Publique Associée sur le projet de DTA des Alpes du Nord. Cette consultation a été portée à l'ordre du jour du Bureau du PNV le 29 Janvier 2010. Elle porte plus spécifiquement sur le chapitre III « Les orientations », qui s'organise autour de quatre grands objectifs, l'espace Parc étant plus particulièrement concerné par les objectifs 2 et 3.

:

- 1. Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon Alpin et des Vallées
- 2. Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources
- 3. Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement
- 4. Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord

1) Le premier objectif, relatif à une réorientation de l'urbanisation, inclut l'ensemble du territoire alpin et donc la Vanoise.

La finalité de cet objectif est de contenir le mouvement d'étalement urbain. Il fixe des repères en termes de taux de croissance démographique. Il distingue des « pôles » (urbains majeurs, complémentaires, locaux) qui devraient avoir un taux de croissance démographique supérieur à la moyenne du territoire de la DTA (actuellement 1,2 %), et les autres communes, baptisées « bourgs et villages », dont la croissance devra être inférieure à cette moyenne.

Cette approche, qui peut présenter une certaine logique dans les espaces sous influence des agglomérations, n'a pas de pertinence dans la partie la plus montagnarde du massif qui ne connaît pas ce phénomène de périurbanisation. En l'état, cette mesure reviendrait à contenir systématiquement la croissance démographique de l'espace Parc en deçà de la moyenne des Alpes du Nord (aujourd'hui, seules deux communes, - Bourg Saint Maurice et Modane - reconnues comme pôles ruraux, pourraient aller au-delà).

Or, l'un des objectifs principaux de la charte du Parc, en cours d'élaboration, est de consolider l'emploi touristique, de sédentariser une partie de la main d'œuvre saisonnière et donc d'accroître la population permanente.

Nous proposons de distinguer dans cet objectif d'une part les espaces urbains et périurbains, qui constituent un ensemble, et d'autre part les zones de montagnes dont l'organisation de la croissance démographique relève d'une autre logique. Ainsi, concentrer la population à Bourg Saint Maurice ou à Modane, alors que les emplois sont pour une grande part dans les stations, reviendrait à **multiplier les déplacements domicile/travail**.

2) L'objectif 2 : Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources

La DTA propose une typologie des espaces en distinguant notamment les « *espaces majeurs* » qui débordent assez largement le cœur du Parc et les « *espaces complémentaires* » dont l'enveloppe recouvre tout le reste de la zone d'adhésion. Ce sont les documents d'urbanisme qui définiront plus précisément ces espaces complémentaires. Le chapitre consacré au tourisme fait état de « *zones de tranquillité* ». Sachant que les aménagements y seront probablement très limités, comment vont être définis et délimités ces espaces ? Et quelles sont leurs relations avec les zones précédentes ?

Le document rend compte d'une multiplicité de règlements et de zonages dont il est difficile de comprendre s'ils se superposent ou se complètent. La carte à petite échelle de la page 73 relève de la partie opposable de la DTA. Elle ne laisse aucun blanc sur la totalité de « l'espace Parc », ce qui signifierait la quasi-interdiction de tout aménagement, y compris dans la zone ex-périphérique ?

Au moment où s'élabore la charte d'adhésion qui doit également comprendre un zonage (le « plan de parc », **il est indispensable de (re)mettre de la lisibilité et de la cohérence entre tous ces zonages**, dont chacun correspond à une logique spécifique, mais dont l'application sur le territoire se traduit par un empilement et peut donner lieu à des confusions, notamment quant à leur portée juridique respective. La charte d'adhésion - en particulier dans le « plan de Parc » - devra être mise à profit pour réaliser cette nécessaire simplification, en faisant clairement la part entre les zones aménageables, ou utilisables pour les activités touristiques, et les espaces à protéger. La stabilisation dans le temps de ce zonage sera également une condition nécessaire pour permettre l'élaboration de politiques de développement à moyen et long termes.

3) L'objectif 3 : Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement

Le document met très fortement l'accent sur l'adaptation de l'offre et les améliorations qualitatives, au détriment du développement quantitatif. L'accroissement du parc d'hébergement est contenu par les limites de la ressource en eau, les capacités actuelles d'accès (hors développement de l'offre de transport collectif), et les capacités actuelles des domaines skiables. La version proposée à la consultation a tenu compte des observations formulées lors de la phase d'élaboration. **Des extensions d'urbanisation sont admises, si preuve est faite qu'elles conditionnent l'équilibre économique de la station, et après avoir épuisé les possibilités de**

réhabilitation du parc ancien. Concernant les domaines skiables, il est bien dit que les **restructurations devront se faire dans les enveloppes actuelles, mais la porte n'est pas fermée, à titre exceptionnel, à des extensions.** Ainsi, il serait souhaitable qu'il soit tenu compte notamment de la situation spécifique de certaines stations, souvent de modestes dimensions, dont le développement a été progressif et mesuré jusque là, et qui pourraient voir leur équilibre économique menacé.

D'autre part, certaines Remontées Mécaniques peuvent faciliter l'accès à la montagne durant la période estivale pour une clientèle de randonneurs ou de vététistes...

Telles que reformulées ces orientations paraissent davantage en phase avec les nécessaires adaptations de l'offre touristique sur la Vanoise.

4) L'objectif 4 comporte un paragraphe sur l'accessibilité aux stations. Il donne priorité aux transports collectifs et préconise une limitation des capacités routières. C'est une préoccupation acceptable sous condition d'un renforcement de l'efficacité de la chaîne de transport, qui ne passe pas uniquement par les « derniers kms » et qui implique probablement un développement de certaines infrastructures, comme la voie ferrée en Tarentaise...

En conclusion

Les orientations de la DTA vers un développement plus qualitatif, respectueux des ressources naturelles, paraissent peu contestables, en particulier sur un espace qui tire une grande partie de son attractivité et de son développement de la qualité de son environnement montagnard et de la présence d'un Parc national. Sur de nombreux points, la DTA reprend des réglementations déjà à l'œuvre.

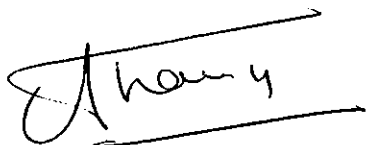
Mais la DTA fera œuvre utile **si elle contribue à définir plus clairement les règles du jeu en matière de mode de développement et de préservation des ressources.** Elle doit surtout participer à une meilleure compréhension des enjeux de développement durable et des réponses à leur apporter sur l'espace Parc. **Cette compréhension passe par une harmonisation et une simplification des mesures de protection. C'est un préalable indispensable pour en favoriser la mise en œuvre, tout autant que des mesures coercitives.**

Il convient enfin de rappeler que l'espace Parc est un territoire vivant, habité, support d'activités économiques. L'offre touristique en particulier va devoir évoluer, s'adapter. Il importe que la DTA, et les instruments de sa mise en œuvre, laissent toute leur place à ces mutations et permettent à ce territoire de conforter sa position et son image d'excellence dans le tourisme et les loisirs de montagne. Ce sera tout l'enjeu de la charte d'adhésion en cours d'élaboration.

En souhaitant que ces éléments soient pris en considération et que cette contribution éclairera les décideurs sur les modifications à apporter au projet de DTA Alpes du Nord.

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

Le Président
Alain MARNEZY

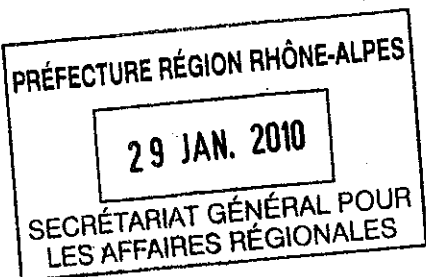




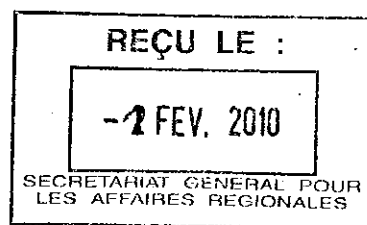
FRAPNA

FRAPNA

17, rue Jean Bourgey
69625 VILLEURBANNE Cedex
www.frapna.org



Villeurbanne, le 28 janvier 2010



www.frapna.org

FRAPNA Région
17, rue Jean Bourgey
69625 Villeurbanne Cedex
Tel. 04 78 85 97 07
Fax 04 78 03 97 08
coordination@frapna.org

FRAPNA Ain
Maison de la Nature
11, avenue Magnot
01000 Bourg-en-Bresse
Tel. 04 74 21 38 79
frapna-ain@frapna.org

FRAPNA Ardèche
Le Village
07200 Saint-Etienne-de-Fontbellon
Tel. 04 75 93 41 45
Fax 04 75 35 52 53
frapna-ardèche@frapna.org

FRAPNA Drôme
Galerie commerciale du Polygone
38, avenue de Verdun
26000 Valence
Tel. 04 75 81 12 44
Fax 04 75 81 14 73
frapna-drôme@frapna.org

FRAPNA Isère
MINEL
5, place Bel-Fédon
38000 Grenoble
Tel. 04 76 42 64 08
Fax 04 76 44 63 36
frapna-isère@frapna.org

FRAPNA Loire
4, rue de la Richelandière
42100 Saint-Etienne
Tel. 04 77 41 46 60
Fax 04 77 47 18 24
frapna-loire@frapna.org

FRAPNA Rhône
114, Bd du 11 novembre 1918
69100 VILLEURBANNE
Tel. 04 37 47 88 50
Fax 04 37 47 88 51
frapna-rhône@frapna.org

FRAPNA Savoie
26, Passage Charley
73000 Chambéry
Tel. 04 79 85 31 79
Fax 04 79 85 20 03
frapna-savoie@frapna.org

FRAPNA Haute-Savoie
58, avenue de Genève
74000 Annecy
Tel. 04 50 67 37 34
Fax 04 50 67 03 62
frapna-haute-savoie@frapna.org

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes
SGAR
31 rue Mazenod
69426 Lyon cedex 03

Objet : Directive Territoriale des Alpes du Nord
Courrier du SGAR du 03/11/09
Avis de la FRAPNA

Monsieur le Préfet de Région,

La FRAPNA a bien reçu la lettre du 3 novembre 2009 dans laquelle vous indiquez votre volonté de recueillir l'avis des associations de protection de la nature et de l'environnement (APNE) sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord. Nous sommes heureux de voir que vous avez étendu aux associations la consultation sur cette DTA en projet.

Nous vous confirmons aujourd'hui que la FRAPNA donne un **avis favorable** au projet de DTA des Alpes du Nord, version novembre 2009.

A la lecture de la version de la Directive soumise à la consultation des personnes publiques associées, nous notons cependant des **assouplissements entre les différentes versions** qui affaiblissent considérablement la portée de la DTA, comme :

- en matière de préservation de l'urbanisation du risque d'inondation à l'échelle des bassins versants, des interdictions et conditions étaient prescrites ;
- en matière de protection des zones agricoles stratégiques, l'interdiction de construction a été supprimée ;

- en matière de tourisme, les contraintes fortes de limitation d'extension et d'interconnexion des stations de ski ont disparu ;
- l'évaluation des incidences et de compatibilité des aménagements avec la fonctionnalité des écosystèmes n'est plus présente ;
- la cartographie des coupures d'urbanisation littorales est devenue trop vague et la recherche de nouvelles coupures d'urbanisation dans les PLU n'est plus demandée.

D'autre part, les **textes de référence de la Convention Alpine** ne sont plus présents alors qu'il s'agit d'un des socles juridiques majeurs de la DTA.

Enfin, le fait que la DTA ne s'applique pas aux grands projets comme les **Jeux Olympiques** est une carence majeure. Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), dans son avis du 14 janvier 2010, propose également de supprimer cette exception.

Par contre, la **suppression d'exceptions au principe d'économie d'espace pour l'urbanisation et l'articulation avec les projets d'agglomération** sont des avancées notables.

La **protection intégrale des zones humides** et des milieux annexes des cours d'eau (dont notamment les ripisylves) ne doit en aucun cas subir « d'assouplissement » au vu des intérêts hydrologique et naturaliste majeurs de ces milieux.

Nous souhaiterions également formuler des pistes de propositions complémentaires :

Concernant le principe d'économie de l'espace, nous regrettons l'insuffisance des prescriptions en ce qui concerne l'adoption de bâtiments et d'aménagements moins consommateurs d'espace avec par exemple des bâtiments à plusieurs étages et des parkings en sous-sol ou en toiture et non « extensifs ».

Les décharges de matériaux inertes et les sites de stockage des matériaux du BTP qui posent un réel problème d'ordre environnemental ne sont pas évoqués. Il nous semble important que la DTA traite ce chapitre en prescrivant, par exemple, la recherche de sites d'accueil potentiels par les documents d'urbanisme, de préférence à l'échelle du SCoT.

Au sujet des systèmes de transport, comme le souligne le CGEDD, il est important que la DTA demande que les SCoT et PLU prennent en compte les projets de transports et leurs impacts.

Des prescriptions en matière de croissance des bourgs et villages mériteraient d'être introduites.

Enfin, nombre de cartographies d'espaces complémentaires, de corridors, de zones humides sont confiées aux documents locaux. Les modalités et les attendus doivent être plus précis. Par exemple, les identifications des zones

humides et corridors doivent provenir d'inventaires ou de zonages déjà effectués par des organismes compétents. A défaut, il est nécessaire de demander leur production.

C'est dans le domaine du tourisme que l'affaiblissement des textes successifs est le plus marqué et nous souhaiterions formuler les remarques suivantes :

Dans le paragraphe III 3.1. (p. 85-86) : le parc d'hébergement à venir devrait tenir compte de l'obligation d'une banalisation permanente des lits touristiques, afin d'éviter que ceux-ci ne deviennent des « lits froids », provoquant l'accroissement mécanique du nombre d'hébergements nécessaires pour maintenir le taux d'occupation optimum du domaine skiable et l'activité dans la station.

Dans le paragraphe III 3.1. (p. 85-86) : selon nous, tout nouveau projet touristique devrait intégrer, en plus des éléments actuellement obligatoires, une évaluation incluant :

- un bilan complet et documenté sur l'enneigement naturel du versant à équiper ;
- une étude chiffrée des besoins en neige de culture associée ; une étude d'impact sur les milieux et la ressource. Sans ces éléments, aucune demande d'équipement en neige artificielle ultérieure ne pourrait être tolérée. Un texte équivalent à cette demande, page 87, n'est plus en caractère gras, donc plus opposable ;
- un volet doit être systématiquement consacré à l'apport de ces installations pour favoriser la diversification de l'offre touristique et quel programme parallèle de diversification est envisagé.
- une synthèse de l'impact du ski hors piste induit, en terme de sécurité, de faune et de flore, sur l'ensemble du domaine skiable gravitaire ainsi que sur les versants qui deviendraient accessibles par « basculements » des skieurs ;
- un écobilan complet ou au minimum un bilan carbone ;
- une synthèse des impacts sur les corridors écologiques et les flux de faune ;
- des solutions pour améliorer l'impact des installations précédentes.

Pour la neige artificielle, la DTA pourrait être enrichie par la prise en compte du **rapport du CGEDD** sur la neige de culture. Des éléments essentiels portent sur le suivi des volumes d'eau prélevés, sur la surveillance de l'eau potable, sur l'interdiction des additifs cryogènes, sur la sécurité des ouvrages, sur le bilan carbone des installations, etc.

Dans le paragraphe III.3.1-3 : les mesures de compensations envisagées doivent être financées par le pétitionnaire et faire l'objet d'un dépôt de garanti afin de les concrétiser.

Nous exprimons, enfin, le souhait que la DTA définitive reprenne l'obligation faite aux stations de ski de **contenir leur croissance** dans le périmètre

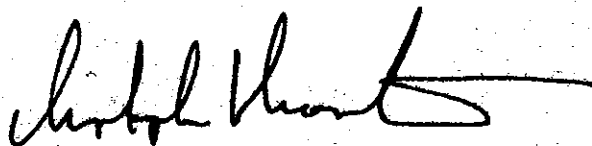
atteint au 31/12/2009 avec l'interdiction de toute interconnexion entre domaines skiables.

Comme le confirme le CGEDD, le **caractère d'opposabilité est indispensable** pour que la DTA soit efficace et permette une préservation effective des ressources non renouvelables et d'un patrimoine naturel exceptionnel.

Le **délai d'approbation** de la DTA, fixé à l'été 2010, doit également **être tenu**. Et il serait souhaitable qu'un délai pour la **mise en conformité** des PLU et ScoT existants soit précisé. Le délai de 3 ans donné par la Loi sur l'Eau (après adoption du SAGE) nous semble approprié.

Croyez, Monsieur le Préfet de Région, à nos respectueuses salutations.

Pour la FRAPNA,
Christopher Thornton,
Président.

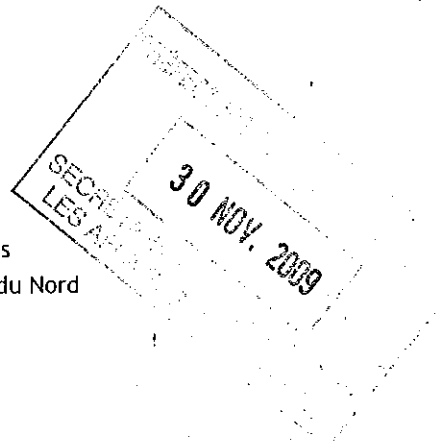


mountainwilderness
france

association de protection de la
haute et moyenne montagne

à l'attention de : Monsieur Jacques GERAULT, préfet de la région Rhône-Alpes
objet : Avis sur la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord
Grenoble, le : 24 novembre 2009

Vos Ref. 79/09 VC



Monsieur le préfet,

Par votre courrier du 3 novembre 2009, vous avez manifesté votre volonté de consulter notre association, Mountain Wilderness France, sur le projet de Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord. Nous tenons à vous en remercier.

Après examen du texte soumis à consultation, il nous apparaît que celui-ci réalise globalement l'objectif qui était visé, à savoir une protection des espaces et zones sensibles ou menacées, compatible avec une activité économique d'un niveau suffisant pour assurer le dynamisme des Alpes du Nord.

Nous sommes heureux que cette consultation soit lancée dans le cadre d'une directive opposable, ce qui constitue le seul moyen pour que cette dernière remplisse les objectifs que l'Etat s'est fixé. Nous apprécions également de façon positive sa conformité avec les objectifs du Schéma interrégional de massif des Alpes.

Afin que cette Directive atteigne son but, dans le domaine d'action qui est le notre, les zones de montagne, nous aurions souhaité que l'obligation soit faite aux stations de ski de maintenir leur croissance dans le périmètre qui est le leur au moment de la publication de la Directive. En particulier, cette dernière aurait dû proscrire toute réalisation d'interconnexion entre domaines skiables.

A cette petite réserve près, nous sommes heureux de souligner la haute tenue de ce texte et son adéquation avec les besoins du territoire des Alpes du Nord, et nous approuvons pleinement son contenu.

5, place Bir Hakeim
38 000 Grenoble

T. 04 76 01 89 08

F. 04 76 01 89 07

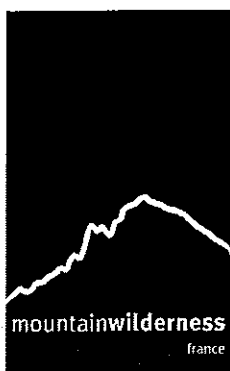
contact@

mountainwilderness.fr

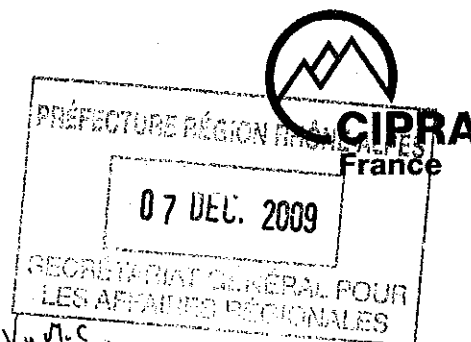
Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Hugues THIEBAULT
Président

www.mountainwilderness.fr



Commission Internationale pour la Protection des Alpes
 Internationale Alpenschutzkommission
 Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi
 Mednarodna komisija za varstvo Alp
 International Commission for the Protection of the Alps



A l'attention de Monsieur le Préfet de la Région Rhône Alpes
 Objet DTA Alpes du Nord
 Grenoble le 3 décembre 2009

Affaire suivie par Anne Guillabert

Monsieur le Préfet,

Par lettre du 3 novembre 2009 vous avez sollicité notre avis sur la DTA Alpes du Nord dans sa version de novembre 2009.

Notre réponse s'appuie essentiellement sur La Convention alpine qui est l'axe principal du travail de la CIPRA et de CIPRA France en particulier. La Convention alpine a été ratifiée en totalité en 2005 par le Parlement français et son application est par conséquent obligatoire.

En tête de chaque protocole de la Convention alpine on notera la disposition suivante :

"Les Parties contractantes s'engagent à veiller à la mise en œuvre du présent protocole en prenant toute mesure appropriée dans le cadre institutionnel existant".

Il nous semble que le projet de DTA "Alpes du Nord" s'inscrit tout à fait dans cette obligation.

Contrairement à certains groupes de pression qui contestent l'opposabilité de la DTA, nous soulignons au contraire sa grande nécessité. Certes, en nous référant à l'analyse que les juristes spécialisés ont fait de la Convention alpine en 2008¹ il apparaît que les articles des protocoles sont de natures différentes. Certains sont tiennent davantage du registre des recommandations quand d'autres sont des obligations (ex. *"Les Parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin"*).

Eu égard aux obligations énoncées dans la Convention alpine, l'opposabilité de la DTA nous apparaît nécessaire mais plus encore inévitable.

De manière pratique, à l'instar de la Convention alpine qui reste encore trop ignorée, la DTA risque fort d'être elle aussi ignorée si elle n'est pas opposable. Ce serait là une occasion manquée de redéfinir l'aménagement du territoire dans les Alpes du Nord pour les années à venir.

Plus encore, l'abandon de l'opposabilité de la DTA pourrait donner lieu à un rappel à l'ordre du Gouvernement par la Comité de vérification de la Convention alpine. La CIPRA serait d'ailleurs disposée à déposer un recours dans ce sens en tant que membre de ce comité.

Nous sommes, Monsieur le Préfet, à votre disposition pour compléter ces commentaires et vous prions d'agréer nos respectueuses salutations.

Patrick Le Vaguerèse
 Président

¹ La Convention alpine: un nouveau droit pour la montagne ? CIPRA France, mai 2008.

Maison de la Nature et de l'Environnement, 5 place Bir Hakeim, 38000 Grenoble, France
Tel / Fax +33 (0) 4 76 48 17 46, france@cipra.org
 Siren: 434 845 905

www.cipra.org

