

**Conférence de presse
Mardi 26 janvier 2010**

Directive territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

➤ Va-t-elle rester « opposable » ?

Ces prochaines semaines, l'Assemblée nationale commencera l'examen du projet de loi dit « Grenelle II » qui vise à remplacer les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) opposables par des Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durables (DTADD) non opposables.

Le Sénat a souhaité que les DTA « pour lesquelles l'État a engagé les études préalables et la concertation avec les collectivités avant la date de publication de la présente loi, soient poursuivies jusqu'à leur terme ».

Cette disposition vaut précisément pour la DTA des Alpes du Nord, dont l'élaboration a débuté il y a plus de dix ans pour aboutir à la consultation des collectivités territoriales qui se déroule actuellement et qui devrait se terminer dans les semaines à venir pour laisser place à l'enquête publique...

(il faut signaler que les 6 autres DTA lancées en 1995, par la loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement du Territoire, sont toutes en place et prescriptives)

Quel est le problème actuel ?

Plusieurs élus de l'UMP – Hervé Gaymard, Président de l'ONF, et Président du CG 73 entre autres (voir document joint) – souhaitent que cette DTA perde ce caractère d'opposabilité qui lui donne un caractère prescriptif par rapport aux documents d'urbanisme de rang inférieur, tels les SCOT et les PLU.

Et demandent donc de réinscrire la démarche en cours sur la DTA (pourtant en cours de finition) **dans le cadre du projet de loi « Grenelle II »**

Ce qui pourrait être fait ces jours-ci... par le biais d'un simple amendement.

Quel est l'enjeu ?

La DTA des Alpes du nord concerne les départements de la Haute Savoie, de la Savoie, de l'Isère et le nord de la Drôme.

Elle **ne crée pas de droit nouveau, elle impose la cohérence**, par exemple en assurant le cadrage des documents de planification comme les SCoT et des PLU, tel que la responsabilité de l'Etat l'impose.

Si elle n'était pas opposable ; son lent travail d'élaboration n'aurait servi à rien... **Et surtout les élus en place pourraient continuer de suréquiper la montagne sans respecter ni l'environnement ni l'intérêt général.**

3 exemples

- La DTA veut assurer la protection des sites et des paysages

Ce qui veut dire qu'elle limite les zones d'urbanisation et impose des coupures urbaines pour que les villes restent des villes, les bourgs, des bourgs, les villages, des villages. C'est la lutte contre l'extension de l'urbain et le mitage du paysage.

- **Eau...** qui manque partout en montagne. La DTA impose d'adapter les projets à la ressource et à la capacité des cours d'eau d'absorber les eaux usées. C'est fondamental pour l'environnement et la lutte contre les pollutions.

- **Reconstruire la station sur la station**, restructurer les domaines de ski à l'intérieur de l'enveloppe existante... Autrement dit privilégier l'environnement et maîtriser le développement.

Loi Littoral et Loi Montagne

C'est un sujet récurrent... qui avait fait l'objet d'une importante polémique et mobilisé de nombreux Anneciens en 2006.

En effet, il existe dans la Loi Littoral (qui s'applique en bord de mer mais aussi aux plans d'eau intérieurs de plus de 1 000 hectares), comme dans la Loi Montagne des **dispositions liées au code de l'urbanisme qui limitent l'ouverture à l'urbanisation de zones non encore urbanisées.**

Cette double protection est particulièrement utile autour des lacs soumis à une pression urbaine forte comme : le lac d'Annecy (mais aussi une partie du lac du Bourget et du Léman). Et l'application de cette double protection - principalement au niveau de l'élaboration des PLU - n'a jamais posé de problème...

Sauf pour certains élus de l'UMP : le sénateur Hérisson (Haute-Savoie) et Vial (Savoie), qui lors de la loi sur les Territoires ruraux (en 2006) avaient fait passer l'amendement L-145-1 du code de l'urbanisme alinéa 2, qui permettait sous certaine condition de tracer un trait entre une zone où ne s'appliquerait plus que la loi littoral et une zone où ne s'appliquerait plus que la loi Montagne.

Une proposition astucieuse puisqu'elle aboutit à supprimer d'un coup l'impact de ces 2 protections (cf note jointe). Proposition qui avait alors été rendue caduque par une argutie juridique autour de la nécessité d'une enquête publique

L'actualité est relancée dans le cadre du « Grenelle II »

C'est par le même type d'argutie juridique et « en douce », que le Sénateur Vial a fait passer au Sénat, un tout petit amendement (article 94 ter 1 alinéa, le 18 septembre 2009), qui permet de reprendre la procédure de séparation Loi Montagne et Loi Littoral.

Avec levée de boucliers des associations, mais aussi des agriculteurs et notamment de la FDSEA qui a demandé au député haut savoyard Lionel Tardy d'empêcher cet amendement d'être validé à l'Assemblée nationale, toujours dans le cadre de l'examen du projet de loi « Grenelle II »



Projet de Loi Saint Léger

Relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, la loi Lalonde du 3 janvier 1991 était claire – mais déjà peu respectée -, elle indiquait dans son article 1

« En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules A moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.

La charte de chaque parc naturel régional doit comporter un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune. »

Eh bien voilà qu'un député de la Corrèze, **M. Francis Saint Léger, a déposé le 15 septembre dernier, à l'Assemblée nationale, une proposition de Loi qui indique :**

« En territoire de montagne tel qu'il est défini par la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, toute voie praticable par des véhicules homologués pour une circulation routière et adaptés à ses caractéristiques est considérée comme carrossable et ouverte à la circulation. »

Ce qui permettrait aux lobbies des sports mécaniques d'envahir à coup de 4x4, quads ou buggys les quelques espaces à peu près calmes qui nous restent...

ELEMENTS DOCUMENTAIRES

- 1/ Un article de Presse qui explique ce qu'est la DTA
- 2/ Lettre des têtes de liste Europe Ecologie Rhône Alpes à B Accoyer
- 2/ Le texte de la proposition de Loi de M. Saint Léger
- 3/ Lettre ouverte des conseillers régionaux verts
- 4/ Une lettre d'Hervé Gaymard à François Fillon, lettre datée du 21 avril 2009.

La Directive territoriale d'aménagement qu'est ce que c'est

Un article de Claude Comet / Dans *Enviscope.com* le 12/10/09

En gestation depuis plusieurs années, la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord – un document fondamental et pourtant bien mal connu du grand public – aurait du passer ces temps prochains dans la phase de consultation, avant enquête publique... Il semblerait que le gouvernement veuille en repousser l'examen après les Régionales. Ce qui n'est pas sans inquiéter les associations qui s'étaient impliquées dans sa mise en œuvre et nombre d'élus

Territoire exceptionnel et jugé comme tel par l'Etat, les Alpes du Nord ont fait l'objet depuis le début des années 1980 d'une tentative de vision destinée à en trouver une cohérence d'ensemble. Non sans mal. Lorsque, en 1995, la loi d'Orientations sur l'Aménagement et le Développement du Territoire, crée les DTA, il repère 7 territoires^[1], dont il estime les enjeux d'envergure nationale, ou internationale.

Parmi ceux-ci les Alpes du Nord. Avec un projet de DTA dont le périmètre couvrira les départements de la Savoie et de la Haute Savoie, une grande partie de l'Isère et le nord de la Drôme. Territoire, que le site officiel que lui consacre le Ministère (<http://www.dta-alpesdunord.fr>) estime « Source de richesses naturelles et économiques », et « particulièrement exposé aux conséquences d'un réchauffement climatique et aux effets d'un développement mal maîtrisé sur la biodiversité comme sur la qualité de vie. »

Mettre en place une DTA est un acte fort. Tout simplement parce que c'est un document de planification en urbanisme dont la vocation est de s'imposer au plan juridique à tous les documents d'urbanisme dits de rang inférieur, tels les SCOT (Schémas de cohérence territoriale) à l'échelle territoriale, ou les PLU (Plans locaux d'urbanisme) à l'échelle de la commune. Destiné à donner le cadre général d'aménagement, la DTA est élaborée par l'Etat, en concertation avec les collectivités territoriales.

L'enquête publique était prévue pour janvier 2010

On imagine bien que plus le territoire est à enjeux, et donc soumis à pressions, plus la mise en place d'une DTA est difficile à aboutir.

Pour la DTA Alpes du Nord, le processus s'est accéléré ces cinq dernières années, avec, dans un premier temps la rédaction d'un « livre blanc » approuvé en mars 2006 par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) qui en a fixé les grands objectifs.

Et par la rédaction, en concertation avec les grandes collectivités, d'un document projet ([en lien : http://www.dta-alpesdunord.fr/les-orientations-a-valeur-prescriptive.html](http://www.dta-alpesdunord.fr/les-orientations-a-valeur-prescriptive.html)) dont le contenu devait faire ces temps-ci l'objet d'une consultation, notamment des régions voisines et pays limitrophes. Avant enquête publique – fixée officiellement à janvier et février 2010 - réunion du comité de pilotage (mai 2010) pour bilan de l'enquête, présentation de la mouture définitive et transmission au Conseil d'Etat, dont la phase de validation et la signature devaient intervenir en octobre 2010.

[1] Sept DTA ont été lancées dans la seconde moitié des années 1990, concernant soit des territoires administratifs (départements des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône), soit des espaces géographiques – en théorie – spécifiques et cohérents (estuaires de la Seine et de la Loire, Alpes du Nord, agglomération urbaine lyonnaise, bassin minier lorrain)... Plusieurs sont arrivées à leur terme.

L'intérêt de la DTA c'est qu'elle repose sur une longue phase de diagnostic du territoire, qui en inventorie en quelque sorte la « capacité de charge » pour les ressources, la biodiversité, le

paysage, les infrastructures (d'Internet aux routes et voies ferrées), etc. Avant d'en fixer les grands principes d'aménagement (voir en bas de l'article), en cohérence avec la Convention alpine, traité cadre international signé par les 8 pays alpins.

Difficile de se donner des limites

Evidemment, la DTA sera jugée trop contraignante par certains et pas assez par d'autres. Aussi son passage en consultation, puis enquête publique a-t-il donné lieu ces dernières semaines à une première passe d'armes entre l'Association des Maires de stations de montagne (ANMSM) et la CIPRA (une ONG internationale dont la vocation est de suivre et d'accompagner la mise en œuvre de la Convention alpine sur les territoires). La CIPRA allant jusqu'à parler « de double discours de l'Association des maires »

Dans une « Motion, datée du 30 juillet 2009 », l'Association des maires refuse le projet de DTA en l'état, considérant qu'il ne favorise que le pilier environnemental du développement durable. Pour l'ANMSM : « les dispositions prévues par le projet de directive en matière d'urbanisation touristique^{2[2]} (constructions nouvelles, remontées mécaniques, équipements publics et de loisirs, équipements thermaux et liés aux diverses activités aquatiques en montagne) aboutiront inéluctablement à figer le développement et l'aménagement des stations. »

En clair : les maires veulent garder intacts leurs droits à bâtir et estiment que les SCOT et les PLU suffiront à encadrer ces droits à bâtir. Le hic, c'est qu'aucun SCOT n'est encore signé sur le territoire des stations des Alpes du Nord.

Plus loin, l'ANMSM déclare : « S'agissant de l'aménagement des domaines skiables » être « opposée aux mesures prévues par le projet de directive territoriale selon lesquelles "les restructurations de ces domaines se feront à l'intérieur du périmètre existant" et pour lesquels "les extensions" et "les liaisons devront devenir l'exception". Ces principes figeront l'offre de ski et ne permettront pas de prendre en compte les évolutions de la demande et des loisirs de neige »...

On est là dans l'illustration que fait Nicolas Hulot dans son film « Le syndrome du Titanic »... de cette trop criante inaptitude des hommes à se fixer des limites.

Avec le Grenelle 2, une nouvelle mouture pour les DTA

Autre difficulté pour la DTA Alpes du Nord, la loi Grenelle 2, en cours d'examen – en ce moment au Sénat –, avant son passage, pour vote final, à l'Assemblée nationale.

Plusieurs sénateurs se battent en effet pour qu'un amendement garde aux DTA déjà lancées leur caractère d'opposabilité que la nouvelle loi semble vouloir enlever aux prochaines moutures de DTA, désormais baptisées « directives territoriales d'aménagement et de développement durable ».

En clair : si l'opposabilité de la DTA Alpes du Nord disparaît, ce document devient une aimable dissertation – certes à caractère pédagogique – mais sans valeur juridique.

^{2[2]} Chapitre 3 du projet de directive, intitulé « Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement »

La montagne au cœur des prochaines Régionales ?

Que s'est-il passé la semaine dernière lors de la réunion interministérielle (membres de cabinets et techniciens) de Matignon qui a traité entre autres de la DTA Alpes du Nord pour que le gouvernement semble se diriger vers un report de la consultation et de l'enquête publique de cette DTA à l'après élections Régionales ? comme le dénonce Jean-Jack Queyranne, Président de la Région

Rhône-Alpes (voir son communiqué de presse : <http://www.enviscope.com/18099-DTA-directive-Alpes-Nord.html>)

Effet de lobbying, problème lié à son opposabilité ? Ce qui est sûr, c'est que ce texte fondamental pour l'avenir de la montagne pourrait devenir l'un des enjeux de poids lors de la campagne des élections régionales de 2010.

M. Bernard Accoyer
Président de l'Assemblée Nationale
Marie d'Annecy le Vieux

Le 26 janvier 2010

Objet : Loi Grenelle II - DTA / DTADD / Loi Littoral / Proposition de Loi St Léger

Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,

Nous souhaitons attirer votre attention sur trois points importants susceptibles de venir en examen à l'Assemblée Nationale dans les prochaines semaines.

Ces points concernent la **Directive territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord**, la **loi Littoral**, applicable sur les grands lacs de nos départements, ainsi que la **proposition de loi** déposée le 15 septembre dernier par le député Francis **Saint Léger**.

Il nous paraît très important, Monsieur le Président, qu'en **qualité de Président de l'Assemblée nationale, vous restiez vigilant** à ce que force reste :

- au **caractère opposable de la DTA des Alpes du Nord**, dont le Sénat a souhaité que les DTA « pour lesquelles l'État a engagé les études préalables et la concertation avec les collectivités avant la date de publication de la présente loi, soient poursuivies jusqu'à leur terme ». Cette disposition vaut précisément pour la DTA des Alpes du Nord, dont l'élaboration a débuté il y a plus de dix ans pour aboutir à la consultation des collectivités territoriales qui se déroule actuellement et que certains députés voudraient voir réinscrite dans le cadre de l'examen de la loi « Grenelle II ».

- à la **complémentarité Loi Montagne / Loi Littoral** qui prévaut actuellement sur les rives des lacs de plus de 1 000 ha et que menace un amendement déposé au Sénat le 17 septembre 2009 par le Sénateur Vial.



- à la **sauvegarde de la Loi Lalonde de 1991**, destinée à la protection des chemins de montagne contre l'envahissement des véhicules motorisés. Loi que menace la proposition déposée par le député Francis Saint Léger le 15 septembre dernier.

Nous vous demandons ainsi de mettre l'intérêt général des Alpes du Nord, la cohérence et la qualité de notre territoire avant les intérêts privés de quelques uns.

Avec l'assurance que nos arguments recevront un accueil favorable de votre part, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments cordiaux.

Haute-Savoie

Savoie

Isère

Drôme

Région

C. Comet

Y. Paccalet

M.-O. Novelli

J.-M. Chosson

Ph Meirieu

Proposition de Loi de Francis Saint Léger

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 septembre 2009.

PROPOSITION DE LOI

visant à considérer en **territoire de montagne** comme carrossable et donc ouverte à la circulation toute voie praticable par des véhicules homologués pour une **circulation routière** et adaptés à ses caractéristiques,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Francis SAINT-LÉGER, député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels est strictement réglementée au travers de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 codifiée aux articles L. 362-1 et suivants du code de l'environnement dont les termes ont été rappelés par circulaire du 6 septembre 2005. Par ailleurs, l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales permet aux maires de réglementer ou d'interdire la circulation des véhicules sur certaines voies ou certains secteurs de leur commune pour des motifs d'environnement.

Ce cadre a pour légitime objet de protéger les milieux naturels et de concilier les différents usages de la nature. Ainsi, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.

À l'heure actuelle, la réglementation complétée par la jurisprudence considèrent qu'une voie doit être manifestement praticable par un véhicule de tourisme non spécialement adapté au « tout-terrain » pour que la présomption d'ouverture à la circulation existe.

Cette situation ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes, en particulier en zone rurale de montagne. En effet, dans ces secteurs, les voies de circulation sont souvent inutilisables par des véhicules classiques à la fois en raison de l'altitude, de la déclivité, de la topographie générale et des conditions climatiques.



Du coup, les usagers locaux notamment professionnels (agriculteurs, forestiers, etc.) mais aussi habituels (chasseurs, résidents ruraux...) qui utilisent des véhicules adaptés à leur territoire peuvent se voir pénalisés dans leurs activités du fait de la fermeture administrative à la circulation de diverses voies de communication. Ainsi, des remises en état récurrentes sont devenues nécessaires afin que ces voies restent ouvertes aux véhicules de tourisme ce qui est financièrement difficile pour des petites collectivités rurales. C'est de plus inutile et absurde car ces voies sont strictement empruntées par des véhicules adaptés à leurs caractéristiques. D'un point de vue environnemental, c'est contre productif, car pour laisser circuler les véhicules adaptés, il convient aussi d'offrir les conditions de circulation à tous types de véhicules. Des chemins qui jusqu'à présent n'étaient ouverts qu'aux seuls véhicules tout terrain se transforment peu à peu en véritables pistes avec un trafic surmultiplié du fait de leur mise en état. Des chemins ressemblant à des sentiers et s'intégrant parfaitement dans le paysage sont transformés en pistes de plusieurs mètres de large.

Enfin, la notion de non carrossabilité qui limite l'accès des véhicules à un certain nombre de voies et chemins est manifestement trop subjective car elle ouvre la voie à des restrictions drastiques. Il apparaît nécessaire qu'une évolution du droit aujourd'hui trop contraignant intervienne sachant que tout assouplissement demeure néanmoins encadré. En effet, les maires et les services de l'État gardent l'entière possibilité de réglementer et d'interdire la circulation sur les voies relevant de leur compétence. S'agissant des chemins privés, les propriétaires ont bien entendu toute latitude.

La protection des espaces naturels est parfaitement légitime mais le critère de carrossabilité semble bien trop réducteur. Il est donc impératif de faire évoluer la définition des voies accessibles aux véhicules de tourisme.

Il est donc proposé que dans les communes de montagne, toute voie praticable par des véhicules adaptés à ses caractéristiques soit considérée comme carrossable et donc ouverte à la circulation.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

La phrase ci-après est ajoutée à la suite du premier alinéa de l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement :

« En territoire de montagne tel qu'il est défini par la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, toute voie praticable par des véhicules homologués pour une circulation routière et adaptés à ses caractéristiques est considérée comme carrossable et ouverte à la circulation. »

Alpes du Nord, le 26 février 2009

M. Jacques Gérault
Préfet de Région Rhône-Alpes
106, rue Pierre Corneille
69419 LYON Cedex 03

Paul Girot de Langlade
Préfet hors cadre, chargé de mission auprès du préfet de Région Rhône-Alpes
SGAR
31, rue Mazenod
69426 Lyon Cedex 3

**Lettre ouverte
Directive Territoriale d'Aménagement,
observations et analyses des élus Verts des Alpes du Nord**

Monsieur le Préfet,

Après plusieurs tentatives avortées, l'Etat a décidé de relancer la procédure d'adoption de la DTA Alpes du nord. Nous ne pouvons que nous en féliciter, les enjeux relevés par les études préalables conclues en janvier 1999 n'ayant fait, depuis, que se renforcer en l'absence d'engagements fermes de l'Etat.

Un pré-projet, issu des réflexions du livre blanc de 2005, a été présenté aux élus lors du comité de pilotage du 15 septembre 2008 puis lors de réunions de présentation dans les territoires en novembre et décembre. Cette première phase a conduit les collectivités locales concernées à s'exprimer, selon leurs responsabilités et compétences, sur le projet de DTA présenté.

Nous constatons et regrettons qu'à cette occasion plusieurs d'entre elles aient manifesté la volonté de « vider » le texte de sa substance, soutenant un modèle de développement dont nous mesurons, chaque jour un peu plus, les limites : dégradation des paysages, saturation des infrastructures routières, pollution de l'air, atteintes à la biodiversité et à la qualité de la ressource hydrique, déprise agricole...

Considérant au contraire, ce document comme un outil de planification indispensable susceptible de construire les bases d'un développement plus humain et écologiquement responsable, nous souhaitons vous faire part de notre analyse en tant qu'élus des collectivités concernées par le périmètre de la DTA.

Tout d'abord trois remarques générales :

1. La préservation de l'arc alpin et de la montagne en général, des Alpes du nord en particulier, nécessite une approche globale, privilégiant le long terme plutôt que le court terme, l'intérêt général plutôt que la somme des intérêts particuliers ou locaux.

A cet égard, la DTA, en se dotant d'objectifs ambitieux et de prescriptions équilibrées, peut permettre de contenir l'étalement urbain ainsi qu'un développement touristique fragilisant nos espaces naturels. Les objectifs inscrits dans le projet de DTA paraissent aller, dans ces deux domaines, dans la bonne direction et doivent être absolument maintenus dans toute leur rigueur.



2. Sur le plan de l'élaboration du document de cadrage qu'est la DTA, nous regrettons que la démarche soit principalement instruite par l'Etat sans implication véritable de la population. Les enjeux fondamentaux analysés dans le document auraient mérités un large débat public, seul susceptible de permettre une appropriation par le plus grand nombre des défis à relever. Nous pensons cependant qu'un consensus citoyen sur la DTA est encore possible. Les moyens dédiés et l'information seront la clé de cette participation citoyenne. En complément et afin d'accompagner sa mise en œuvre, nous vous proposons de constituer une instance de débat, pérenne et largement ouverte, à laquelle nous nous engageons à participer.
3. Nous insistons sur la nécessité de garder le caractère prescriptif et opposable des DTA sans lequel les préconisations développées dans le document perdraient toute opérationnalité face aux multiples pressions locales qui ne manqueront pas de se manifester. Or, cette opposabilité est remise en question par l'article 5 de la loi Grenelle 2. Nous ne pouvons que nous en inquiéter.

Ensuite, sur le contenu même du projet de DTA

- **concernant la volonté de structuration multipolaire et de métropolisation du sillon alpin :**
autant la proposition de densifier, de maintenir (ou recréer) des coupures nettes ville/campagne reçoit tout notre soutien, autant ne pas remettre en question l'attractivité et l'afflux continu d'habitants et d'entreprises nous paraît déraisonnable (la pression démographique que nous observons depuis plusieurs décennies est en grande partie responsable des difficultés que nous rencontrons).
Un certain équilibre entre les régions et les territoires, à l'échelle nationale, doit être recherché. L'Etat doit être le garant de cet équilibre en évitant de renforcer les territoires les mieux dotés au détriment des plus fragiles.
Par ailleurs, le choix d'un modèle territorial fondé sur la métropole mérite, à notre avis, un plus large questionnement : les territoires les plus industriels et les plus productifs parviennent de moins en moins à associer le développement social et qualitatif à leurs performances productives.
Si « la dispersion extensive de l'urbanisation sur le territoire des Alpes du Nord » doit être, de toute urgence, contenue ; elle ne le sera qu'en évitant une trop forte polarisation des flux humains, financiers, industriels... Dans le cas contraire, nous ne saurons éviter le colmatage urbain des fonds de vallée et la destruction de l'agriculture de montagne, indispensable pourtant au maintien de la variété des paysages, de la biodiversité, comme de la diversification de l'économie alpine.
- **concernant les transports**, les infrastructures projetées, basées sur les décisions du CIADT de mai 2003 et du CIADT de janvier 2009, sont en net décalage par rapport aux objectifs gouvernementaux du Grenelle de l'environnement.
Ainsi dans le projet de DTA, plusieurs projets routiers sont incompatibles avec un développement durable et le souci de « favoriser un report des transports des personnes et des marchandises vers les modes les plus respectueux de l'environnement » (paragraphe 4.1.2) : A48, A51, contournement autoroutier de Chambéry, nouvelle liaison routière entre Annemasse et Thonon, doublement rampant du tunnel du Fréjus (galerie dite de sécurité de 8m de large)...

Dans le même temps les projets ferroviaires sont soit oubliés soit renvoyés à plus tard :

- liaison Lyon Turin dont l'objectif principal est pourtant de permettre un report des marchandises (le démarrage des travaux n'est toujours pas planifié).
- réouvertures de la ligne du Tonkin entre Evian et Saint Gingolph (qui permettrait le bouclage ferroviaire du bassin lémanique) et, à plus long terme, de la ligne Annecy-Ugine (inscrites dans le Schéma Régional des Services de Transport)
- travaux d'amélioration sur les lignes existantes, en particulier d'Aix-les-bains à Annemasse afin de permettre une véritable offre TER.

Seules des études sont en cours (cofinancées par RFF et la région Rhône Alpes) notamment concernant le CEVA (liaison de type RER entre Genève et Annemasse) à horizon 2014, projet majeur et particulièrement structurant pour le sillon alpin Nord. Or, compte tenu des solutions ferroviaires proposées par la Suisse et l'Autriche, comme du manque de volonté politique concernant la mise en œuvre effective du report modal illustré par le projet de doublement du tunnel du Fréjus, il est à craindre que les Alpes françaises deviennent le seul passage alpin autoroutier possible, avec les nuisances dramatiques que vous savez.

- **concernant le tourisme**, s'il constitue un secteur économique majeur pour les territoires alpins (50% du PIB de la Savoie), il ne peut et ne doit pas être la cause de la dégradation de l'environnement et des conditions de vie des habitants. Par ailleurs, les évolutions du climat et la demande d'un tourisme plus doux et plus respectueux de l'environnement nécessitent un changement radical des pratiques touristiques en général et de l'activité des stations de montagne en particulier (le « Plan Neige » des années passées a en effet conduit à un développement industriel du tourisme d'hiver s'accompagnant d'un gigantisme des infrastructures et de la multiplication des liaisons inter massifs).

La volonté inscrite dans le projet de limiter l'extension des domaines skiables et de densifier l'existant sont des points très positifs. Ainsi, la rénovation des bâtiments et des cœurs de stations existants doit conditionner et précéder tout nouveau développement immobilier en montagne.

Il est essentiel de les maintenir malgré les pressions inévitables des acteurs touristiques et des élus locaux. En effet, s'il existe une procédure des Unités Touristiques Nouvelles, la commission UTN joue trop souvent un rôle d'enregistrement, plutôt que d'une instance de concertation et de réflexion stratégique sur l'adéquation des projets présentés avec les objectifs du développement durable.

L'Etat doit savoir se montrer ferme en vue de protéger l'intérêt général, présent et futur.

Au-delà, il s'agit de mener une réflexion sur les impacts environnementaux du tourisme, de réorienter et de diversifier les pratiques. Le développement exponentiel de la neige de culture doit être impérativement condamné, au risque de voir nos ressources hydriques soumises à des pressions de plus en plus insoutenables. Rappelons que pour enneiger un hectare de piste, 4 000 m³ d'eau sont nécessaires et qu'en 3 mois les canons à neige utilisent 20% de la consommation annuelle des collectivités où ils sont implantés.

Ce changement de cap est urgent pour la survie des territoires (changement climatique et crise économique et financière mondiale). Reste, la question des services publics qui doivent être prioritairement conservés sur l'ensemble du territoire si nous ne voulons pas accélérer la désaffectation de certaines zones de montagne.

Pour toutes ces raisons, nous préconisons, la mise en place d'un tourisme doux, 4 saisons, familial, mettant en valeur les savoir-faire locaux (agrotourisme) et accessible à tous (financièrement et sur le plan des handicaps).

En espérant que vous transmettez et repreniez nos propositions et analyses dans la DTA définitive, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, nos salutations écologiques.

Olivier BERTRAND
Conseiller général de l'Isère

Nicole GUILHAUDIN
Adjointe à la ville de Chambéry et Vice-Présidente de Chambéry métropole chargée de la démocratie participative (73), Conseillère générale de Savoie

Gérard LERAS
Conseiller régional Rhône-Alpes

Jean Louis MOLIE
Maire adjoint de Cran Gevrier (74)

Renée-Alice POUSSARD
Conseillère régionale, présidente de la section Rhône-Méditerranée du Conseil des Rivages des Lacs

Alain COULOMBEL
Conseiller régional Rhône-Alpes, membre de la commission tourisme et montagne

Benoît LECLAIR
Conseiller régional, membre du comité de massif des alpes et de sa commission UTN

Laurent MOCCOZET
Adjoint au maire de St-Jean de Tholome (74)

Marie-Odile NOVELLI
Conseillère régionale Rhône Alpes

Michelle Rivasi
Vice Présidente du Conseil Général de la Drôme