



Alpes du Nord, le 20 mai 2010

**A la Commission d'enquête « DTA Alpes du Nord »,**  
M. Pierre-Yves FAFOURNOUX, commissaire-enquêteur, Président  
M. Claude BRAND,  
M. Philippe GAMEN,  
M. Bernard BULINGE,  
M. Daniel VIENNEY

Copie à : M. Jacques Gérault, Préfet de Région Rhône-Alpes,  
M. Paul Girot de Langlade, Préfet hors cadre, chargé de mission auprès du préfet de Région

## **Enquête publique**

### **Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord,**

### **Contributions des conseillers régionaux**

### **Europe Ecologie – Les Verts**

Après plusieurs tentatives avortées, la DTA Alpes du nord arrive enfin devant les citoyens.

Nous ne pouvons que nous en féliciter, les enjeux relevés par les études préalables conclues en janvier 1999 n'ayant fait que se renforcer en l'absence de mesures (préventives ou correctives), de la part de l'Etat ou des collectivités.

Dans l'intervalle, de nombreux autres événements récents incitent à la vigilance et suscitent notre inquiétude :

- protection des rivages des lacs naturels alpins par la loi Littoral qui subit régulièrement des remises en cause (un revirement positif s'est cependant opéré avec une application conjointe des lois Littoral et Montagne au bénéfice des lacs alpins naturels lors du vote de la loi Grenelle II) ;
- dépôt d'une proposition de loi (n°1919) ouvrant la possibilité de circulation d'engins motorisés hors des routes<sup>1</sup> (non retenue mais cette demande est régulièrement réitérée par le lobby) ;
- nouvelles infrastructures autoroutières (A51, A41, échangeurs, doublement rampant du tunnel du Fréjus...) ;
- en 2007, proposition de l'Etat de céder le domaine public lacustre aux collectivités qui le demanderait. A la requête pressante des élus régionaux Verts, la Région a décidé de préempter systématiquement afin d'éviter le morcellement de ce patrimoine et le développement de projets anarchiques ;
- en 2008, annonce de la ville d'Annecy de sa candidature à l'accueil des Jeux Olympiques de 2018. Conséquence, la DTA a été spécifiquement amendée dans le but de ne pas faire obstacle aux aménagements et infrastructures qui s'avèreraient nécessaires. A cette occasion, le projet de tunnel sous le Semnoz a refait surface.

Nous ne pouvons donc manquer de relever que, malgré les discours « vert-ueux- » récents de nombreux politiques, les pratiques ne changent pas.

La dernière illustration de cette politique, soutenue par la majorité UMP est gravissime puisqu'elle vide de sa substance même la DTA en la rendant non opposable avec l'adoption le 6 mai dernier à l'Assemblée nationale d'un amendement UMP de M. Piron dans le cadre de la loi Grenelle II.

---

<sup>1</sup> « toute voie praticable par des véhicules homologués pour une circulation routière et adaptés à ses caractéristiques est considéré •e comme carrossable et ouverte à la circulation »

**Nous regrettons amèrement la décision des députés de supprimer le caractère prescriptif et opposable des DTA** sans lequel les préconisations développées perdent toute opérationnalité face aux multiples pressions locales qui ne manqueront pas de se manifester.

Les protections du milieu montagnard ne cessent d'être rognées en contradiction avec les engagements nationaux (Grenelle, Convention alpine notamment), ce qui suscite notre totale opposition et une mobilisation citoyenne croissante.

Malgré ce contexte très défavorable nous sommes confiants dans la capacité de la société à se mobiliser, à nos cotés, pour contrer ce « petit meurtre des Alpes du Nord entre amis » et nous vous communiquons donc notre appréciation sur le projet.

**Notre groupe considère la Directive Territoriale d'Aménagement comme un outil de planification indispensable car susceptible de construire les bases d'un développement plus humain et écologiquement responsable. Conserver le caractère prescriptif et opposable de la DTA pour renverser la tendance actuelle est un impératif.**

## **Un projet aux orientations intéressantes mais aux objectifs timorés :**

### **- 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.

Il convient d'éviter le colmatage urbain des fonds de vallée et la destruction de l'agriculture de montagne<sup>2</sup>, indispensable 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 CIACT 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, rocade Nord de Grenoble, 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)...

Nous demandons donc que cette DTA permette, en écho à la convention alpine, d'éviter de nouvelles infrastructures routières.

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.

---

<sup>2</sup> par exemple chaque année en Isère environ 800 hectares de terres agricoles disparaissent au profit de l'habitat pavillonnaire, de zones artisanales et industrielles, d'infrastructures de transports notamment routières.

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 des nuisances graves pour l'homme et l'environnement et des risques d'accidents dramatiques.

- **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 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 m<sup>3</sup> 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.

**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<sup>3</sup>.**

Pour rappel, à l'heure actuelle il n'y a pas de frein à cette urbanisation : pas de SCOT finalisé sur les zones où sont les stations et une loi montagne qui n'a pas empêché la construction de plus de 83 000 nouveaux lits touristiques sur les trois départements nord alpins ces 8 dernières années. Il est essentiel de maintenir ces exigences 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.

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, diffus<sup>4</sup>, familial, mettant en valeur les savoir-faire locaux (agrotourisme) et accessible à tous (financièrement et sur le plan des handicaps).

- **concernant la gestion de la ressource en eau**

L'eau manque partout en montagne, elle est le facteur limitant majeur avec le foncier.

La DTA évoque bien un principe d'utilisation rationnelle mais ce dernier reste à notre sens très en deçà des enjeux environnementaux et de maintien de la biodiversité pourtant primordiaux. En effet :

- la réflexion se fonde trop sur les besoins cumulés des différents usagers, souvent en conflit (surtout en période d'été), au lieu de la ressource réellement disponible ;

---

<sup>3</sup> Les exemples malheureux ne manquent pas, qui ne connaît en Isère la station fantôme de St Honoré abandonnée en cours de construction mais beaucoup plus récemment le projet de centre thermo ludique dans le marais de bourg st Maurice, ou même les circuits de motoneiges des Ménuires et de Val Thorens en contradiction avec la loi de 1991 sur les loisirs motorisés.

<sup>4</sup> C'est-à-dire répartis au fil des saisons

- un rapport du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable de 2009 souligne l'impossibilité de dresser un bilan sérieux sur la neige de culture, notamment en terme de consommation réelle d'eau (qui plus est souvent potable)<sup>5</sup> et le manque de conscience des opérateurs locaux –exploitants ou élus– face aux risques à moyen ou long terme ;
- les retenues collinaires, quel que soit leur destination (en général pour la production de neige artificielle), sont trop souvent considérées comme la panacée alors qu'elles ne produisent pas d'eau mais ne font que stocker l'existant ;
- les pics de population lors des périodes touristiques posent le problème du traitement des eaux usées avec de lourdes conséquences en terme de coûts pour la collectivité (surdimensionnement des réseaux).

Le changement climatique ne fera qu'aggraver le problème de l'approvisionnement en eau, des priorités doivent être définies et ce au bénéfice des populations permanentes. Nous regrettons d'ailleurs que la DTA ne propose pas la mise en place d'un SAGE de la rivière Isère (Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux) qui concernerait les départements de la Savoie et de l'Isère, et permettrait une gestion intégrée de l'ensemble du bassin versant de l'Isère (cette proposition a été faite antérieurement, sans connaître de suite, dans le cadre du SDAGE Rhône Méditerranée).

#### - **Concernant les rivages des lacs alpins**

Les pratiques passées de colonisation des rivages des lacs par l'urbanisation (pour l'instant limitée par la loi Littoral, elle-même régulièrement menacée) et les infrastructures routières sont à abandonner d'urgence.

Or, le traitement de la problématique des rives des grands lacs dans la DTA laisse à l'appréciation des acteurs locaux une part non négligeable des contraintes d'arrêt des périmètres, avec pour conséquence des risques d'abus réels : l'arbitrage (entre intérêt immédiat et à plus long terme, priorité économique, sociale ou environnementale) de demandes souvent contradictoires met de fait les élus locaux en difficulté...

Ces pressions se traduisent dans l'évolution du projet de DTA au travers de nombreuses pondérations voire reculades :

- acception ouverte du terme « hameau » car s'appuyant sur un critère de « tradition »<sup>6</sup> ;
  - suppression des espaces agricoles dans l'énumération des espaces caractéristiques à protéger. Cela en dit long sur le respect accordé à ces derniers qui deviennent ainsi assimilable à des espaces urbanisables à l'inverse des espaces boisés qui « constituent l'écrin visuel des lacs » (l'écrin pouvant servir d'écran pour les nouvelles habitations ?) ;
  - suppression du principe d'inconstructibilité, aménagements légers exceptés, garantissant la protection des espaces sensibles, ouvrant en creux la possibilité d'urbaniser ;
  - sur les cartes, choix critiquables sur :
    - la représentation non conforme des espaces : distinction des espaces proches du rivage<sup>7</sup>, (zones urbanisées), et la ligne des 100m (zones non urbanisées). A ce titre, nous demandons que la ligne soit tracée sur la ligne de crête et non fantaisiste.
    - le flou des emprises des coupures d'urbanisation.
- Conséquence de ces inexactitudes, l'ensemble des cartes doit être revu et, le cas échéant, corrigé.
- Absence de prise en compte de la covisibilité (rives opposées et lac) pour les espaces proches du rivage, en contradiction avec la jurisprudence accompagnant la loi Littoral.

<sup>5</sup> « La mission n'a pas trouvé d'information solide sur les volumes d'eau fournis par les réseaux d'eau potable aux fabricants de neige, ni à l'échelle de l'année, ni a fortiori à pas de temps adapté (le mois, voire la semaine) à la gestion des pointes de la demande. »

<sup>6</sup> circulaire UHC/DU1 n° 2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral

<sup>7</sup> article L146-4-II du Code de l'Urbanisme

Pour ces motifs, les conseillers régionaux Europe Ecologie - Les Verts demandent à la Commission d'Enquête Publique de rendre un avis favorable au projet de DTA des Alpes du Nord et d'insister sur deux impératifs :

- l'opposabilité de la DTA aux documents d'urbanisme (SCOT et PLU) par l'aboutissement de l'actuelle procédure ;
- la limitation de la consommation d'espace et autres ressources naturelles.

Enfin, les élus Europe Ecologie - Les Verts rappellent qu'ils portent un projet alternatif pour les Alpes :

- *dans le champ transfrontalier*, une coopération non seulement dans les domaines économique et des déplacements mais aussi dans celui du foncier, de la solidarité (financière, sociale et citoyenne -services dont publics à la population...)...

- *dans le champ économique*, une économie diversifiée moins dépendante du tourisme de masse (de neige) et de la sous-traitance avec entre autres :

- la reconversion des filières industrielles en difficulté notamment par recyclage de « déchets » (filières « matières secondaires »)
- le développement d'un tourisme diffus , doux, familial, accessible à tous... avec un réel traitement des problématiques des saisonniers et des pluriactifs,
- la valorisation des produits et des savoir-faire locaux, agricoles (produits de qualité, de saison avec distribution en circuit court) notamment,
- le développement de la filière bois construction et bois énergie,
- la mise en place d'une quasi autonomie énergétique par le développement des énergies renouvelables (autre que le grand hydraulique) notamment grâce à une politique volontariste de maîtrise de la demande énergétique, en facilitant notamment les initiatives citoyennes et coopératives.

- *dans le champ du patrimoine local*,

- la préservation et valorisation de l'architecture locale traditionnelle pour éviter une banalisation de type lotissement avec
  - la mise en place d'une sensibilisation et de formations des professionnels du bâtiment,
  - l'intégration de cette préoccupation dans le cadre des opérations de lotissement ou de l'octroi des permis de construire,
  - l'évaluation du (sur)coût et des possibilités de facilitation.
- le maintien de la diversité paysagère et de la biodiversité notamment grâce :
  - au maintien des pratiques agricoles montagnardes (alpages),
  - au maintien d'espaces « libres » autour des lacs alpins (agricoles, naturels) par une application stricte de la loi Littoral et d'un principe d'inconstructibilité de ces espaces.
- la préservation de l'identité culturelle locale

- *dans le champ des infrastructures*,

- une application directe et concrète de la Convention alpine notamment en termes de non réalisation d'infrastructures routières,
- la remise à niveau et le développement des alternatives à la route pour les personnes et les marchandises (local et de transit) : ferroviaire (doublement partiel ou total, électrification, signalisation mais aussi fiabilité, information, tarification, intermodalité, facilité d'utilisation ...), câbles (liaisons vers les stations -pas d'accès routier sauf de secours-, intervallées, urbains...), Transports en commun urbains et périurbains...

En espérant que vous reprendrez nos propositions et analyses dans la DTA définitive, nous vous prions d'agréer, Messieurs les commissaires-enquêteurs, nos salutations écologiques.

Les conseillers régionaux Europe-Ecologie – Les Verts

Annie AGIER



Albane COLIN



Didier JOUVE



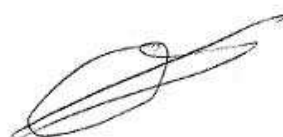
Fatiha BENAHMED



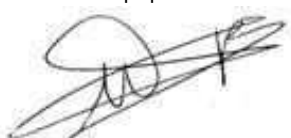
Claude COMET  
Conseillère déléguée Tourisme et  
Montagne



Olivier KELLER



Lela BENCHARIF  
Vice-Présidente Démocratie  
Participative, vie associative et  
éducation populaire



Noël COMMUNOD



Jean-Charles KOHLHAAS



Corinne BERNARD



Monique COSSON



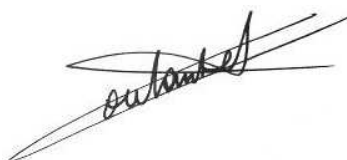
Cyril KRETZSCHMAR  
Conseiller délégué Nouvelle  
économie, nouveaux emplois,  
artisanat et ESS



Nicole BILLET



Alain COULOMBEL



Benoît LECLAIR  
Vice-Président Energie Climat



Maryvonne BOILEAU



Alexandra CUSEY



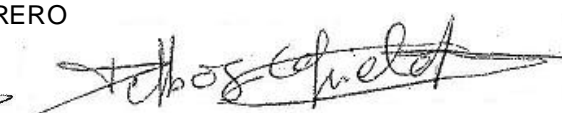
Gérard LERAS  
Conseiller spécial Politique foncière



Valérie BONICALZI-HERRERO



Gwendoline DELBOS-  
CORFIELD



Olivier LONGEON



Alain CHABROLLE  
Vice-Président Santé et  
Environnement



Marie-Noëlle FRERY



Belkacem LOUNES



Jean-Marie CHOSSON



Catherine HERBERTZ



Philippe MEIRIEU  
Vice-Présidente Formation tout au long de la vie



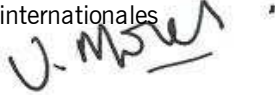
Jacques MERCIER



Pierre MERIAUX



Véronique MOREIRA  
Vice-Présidente Solidarités internationales



Marie-Odile NOVELLI  
Vice-Présidente Logement, Politique de la Ville et Solidarités



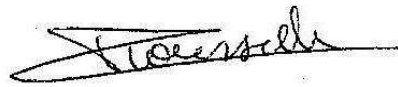
Yves PACCALET



Eric PIOLLE



Véronique ROUSSELLE



Etienne TETE



Jeannie TREMBLAY



Elvan UCA

