

---

## DOSSIER DE PRESSE

---

### Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord

Construire l'avenir d'un territoire d'exception

Contenu

**Communiqué**  
**La Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord entre en phase de concertation**

**Page 3**

---

**1**\_\_ **Qu'est-ce qu'une Directive territoriale d'aménagement (DTA)**

**Page 4**

---

**2**\_\_ **Le périmètre concerné**

**Page 5**

---

**3**\_\_ **Présentation de la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord**

**Page 6**

---

**4**\_\_ **Les étapes**

**Page 10**

---

## La Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord entre en phase de concertation

Dans certains territoires caractérisés par une attractivité et une vulnérabilité particulière, la préservation du milieu naturel est la condition indispensable à toute perspective de développement à long terme. Tel est bien le cas des Alpes du Nord, dont le dynamisme démographique et économique s'inscrit dans un environnement d'exception, aujourd'hui menacé si collectivement nous n'agissons pas.

Sans cet équilibre difficile à atteindre, ce ne serait pas seulement la qualité exceptionnelle des sites qui se trouverait dégradée mais l'attractivité et la compétitivité de ces territoires. Pour faire face à de tels enjeux, à travers des grandes orientations relevant du code de l'urbanisme et fixer les priorités sur la base d'un projet partagé, l'Etat dispose d'un instrument approprié : la Directive territoriale d'aménagement (DTA).

En exprimant une ambition de 20-25 ans et en définissant des principes pour la planification, la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord doit donner un cadre de cohérence au développement durable du territoire. L'avant-projet s'appuie sur quatre grandes orientations :

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

L'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement entre dans une phase de concertation, pour finaliser le projet, puis de consultation formelle en 2009 et approuvée par un décret en Conseil d'Etat en 2010. Du 21 novembre au 17 décembre 2008, neuf réunions d'information sont programmées dans plusieurs localités du périmètre.

### Contacts presse

**Ministère l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire**  
**Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes**  
**Service Aménagement - Transports**

Cité Administrative de la Part Dieu – Bâtiment B  
165 rue Garibaldi  
69401 Lyon cedex 03

**Mission Information Communication :**

Email : Information-communication.PM.DDE-du-Rhone@developpement-durable.gouv.fr

Téléphone : 04 78 62 50 39

**Service Aménagement Transports, chargé de l'opération :**

Email : at.dre-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr

Le site web de la DTA sera ouvert en décembre 2008 à l'adresse suivante :  
[www.dta-alpesdunord.gouv.fr](http://www.dta-alpesdunord.gouv.fr)

# 1 Qu'est-ce qu'une DTA ?

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

Une DTA constitue un outil de planification du Code de l'urbanisme, à long terme (20-25 ans), sur des territoires vastes dont la nature n'a pas été définie par le législateur mais qui, de facto, a trouvé à s'appliquer à des espaces présentant une attractivité ou une vulnérabilité particulières, soumis à des tensions fortes qui justifient que l'État intervienne et propose une vision d'avenir.

Une DTA est un document de planification en urbanisme : ce n'est pas un document de programmation budgétaire.

## **L'Article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme définit ainsi les Directives territoriales d'aménagement :**

*« Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, des orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés, les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du présent livre, adaptées aux particularités géographiques locales. »*

Les DTA s'imposent aux documents d'urbanisme dans un rapport qualifié de « compatibilité limitée ». Elles imposent aux documents qui leur sont immédiatement inférieurs : les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les schémas de secteur, et ne s'imposent aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux cartes communales et aux documents en tenant lieu qu'en l'absence de SCoT ou de schémas de secteurs. Lorsqu'elles précisent les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral, les DTA sont en outre opposables aux autorisations d'urbanisme.

## **7 directives territoriales d'aménagement ont été retenues à ce jour en France :**

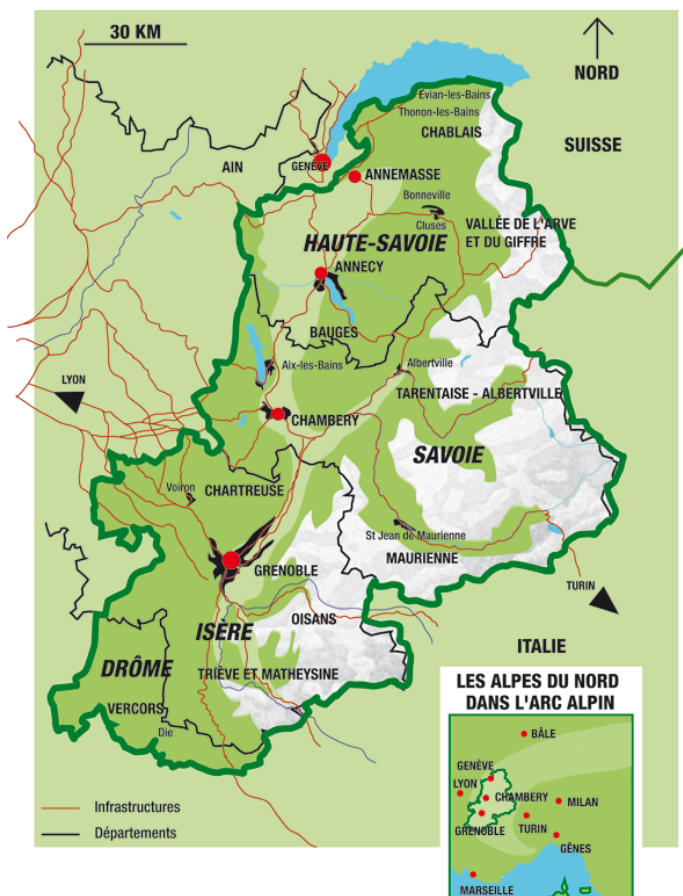
- DTA des Alpes-Maritimes (Décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003) ;
- DTA des bassins miniers Nord lorrains (Décret n° 2005-918 du 2 août 2005) ;
- DTA de l'estuaire de la Loire (Décret n° 2006-884 du 17 juillet 2006) ;
- DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise (Décret n° 2007-45 du 9 janvier 2007) ;
- DTA des Bouches-du-Rhône (Décret n° 2007-779 du 10 mai 2007) ;
- DTA de l'estuaire de la Seine (Décret n° 2006-834 du 10 juillet 2006) ;
- DTA des Alpes du Nord (décret d'approbation prévu en 2010).



## 2 Le périmètre concerné

Le périmètre compris dans cette DTA couvre complètement les départements de la Savoie et de la Haute Savoie, une grande partie de l'Isère et le nord de la Drôme. Ce vaste ensemble comprend plusieurs massifs montagneux réputés, supporte les principaux franchissements alpins entre la France et l'Italie. Il occupe une place particulière par rapport aux autres régions, à l'Italie et à la Suisse voisines et aux signataires de la Convention alpine (France, Italie, Suisse, Allemagne, Liechtenstein, Autriche, Slovénie, Monaco et l'Union européenne).

La DTA décline la Convention alpine et partage les finalités du Schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif alpin ainsi que de la charte de coopération métropolitaine.



### Chiffres clés

- 1 708 687 habitants (recensement officiel 1999)
- 16 400 km<sup>2</sup>
- 108 habitants/km<sup>2</sup>
- 698 565 emplois
- 1 500 000 lits touristiques, dont plus de 700 000 en hébergement marchand
- 923 communes, dont 691 soumises à la loi Montagne
- 3 lacs de plus de 1 000 hectares soumis à la loi Littoral
- 2 parcs nationaux : Vanoise, Ecrins
- 3 parcs naturels régionaux : Chartreuse, Vercors, Bauges



# 3 — Présentation de la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord

## Chapitre 1 : diagnostic

Comme l'indique le *Livre blanc des Alpes du Nord*, qui constitue les deux premiers chapitres de la DTA, l'évolution démographique pourrait voir les aires urbaines de Grenoble, Chambéry-Aix, Annecy et Annemasse accueillir environ 140 000 nouveaux habitants d'ici 2020, soit une population équivalente à celle de l'agglomération d'Annecy. Or dans le Sillon alpin comme dans les principales vallées adjacentes, l'espace est aussi rare que contraint, avec des infrastructures de transport nécessairement situées en fond de vallée. Poursuivre sans les modifier nos modes de consommation d'espace, d'urbanisation et de déplacement conduirait à dégrader la qualité exceptionnelle de l'environnement et du cadre de vie. L'attractivité et la compétitivité du territoire s'en trouveraient inévitablement affectées.

Quelques exemples :

- la réduction des espaces agricoles de vallée tend à aggraver les risques de déprise agricole en montagne ;
- l'accroissement de la consommation d'eau liée au tourisme en montagne tend à appauvrir la ressource en eau des vallées ;
- les incidences liées au réchauffement climatique imposent une restructuration des domaines skiables des stations touristiques tout en s'adaptant aux nouvelles attentes de la clientèle dans un contexte international fortement concurrentiel...

Ces enjeux se placent à des échelles spatiale et temporelle que les autres documents d'urbanisme ne peuvent appréhender : cela vaut pour les SCoT (Schémas de cohérence territoriale), qui ne couvrent pas l'intégralité de ce territoire, ou les PLU (Plans locaux d'urbanisme). Parce qu'il est nécessaire de disposer d'une ambition à vingt ans, parce que le périmètre concerné est vaste et que les responsabilités sont dispersées, **il appartient à l'Etat et aux collectivités de se rassembler pour définir une stratégie cohérente et volontaire**. C'est faire le choix du développement durable pour les Alpes du Nord.

## Chapitre 2 : objectifs partagés

Comment assurer le caractère pérenne et solidaire du développement, dans le respect des générations futures ? C'est à ces questions que doit répondre la Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord. Au terme d'une large concertation avec les collectivités et les acteurs socio-économiques, le *Livre blanc des Alpes du Nord* a proposé six grandes orientations. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) les a adoptées le 6 mars 2006.

- Organiser la métropole du Sillon alpin en un espace multipolaire structuré où le développement doit être économe en consommation de l'espace (Grenoble et sa région, Chambéry-Aix et la Combe de Savoie, Annecy, l'agglomération franco-genevoise).
- Garantir le droit au logement avec une offre diversifiée et accessible à tous, particulièrement dans le Sillon alpin et à proximité de Genève.
- Préserver le système d'espaces naturels et ruraux, les ressources naturelles et patrimoniales qui placent les Alpes françaises au premier rang du patrimoine mondial.
- Organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité (Minalogic, Arve Industrie Haute Savoie Mont Blanc, Energies Renouvelables Rhône-Alpes, Drôme, Isère, Savoie et le pôle des industries de sport et loisirs) ; considérer l'activité agricole autant pour son dynamisme économique que

comme produit touristique valorisant le territoire ; encourager l'industrie (composante majeure de la culture alpine et au service de tous), le commerce et les activités tertiaires.

- Pérenniser le potentiel touristique du massif alpin, destination majeure en Europe et espace de loisirs pour la population locale.
- Garantir un système de transport durable pour faciliter l'accessibilité et les communications internes du Sillon alpin, l'accessibilité aux stations et les liaisons internationales.

► Pour en savoir plus : *Livre blanc des Alpes du Nord, Chapitre 2, Orientations pour le développement durable des Alpes du Nord* (document consultable à partir de décembre 2008 sur le site [www.dta-alpesdunord.fr](http://www.dta-alpesdunord.fr))

### L'évaluation stratégique environnementale, aiguillon de la DTA

L'évaluation stratégique environnementale s'impose dans toute démarche d'importance liée aux codes de l'urbanisme et de l'environnement.

Dans sa première phase, l'évaluation s'attache à décrire l'état initial de l'environnement puis à définir les enjeux et à les confronter aux orientations de la DTA. Si elle a pour rôle d'interpeller, elle doit aussi se montrer constructive en soulignant les acquis du territoire.

Une deuxième phase consiste à analyser l'incidence des prescriptions de la DTA sur l'environnement afin d'en corriger les tendances négatives et de renforcer les plus positives.

Cette méthode dite itérative permet de faire évoluer le projet en l'infléchissant dans le sens le plus respectueux de l'environnement. L'objectif est de privilégier des mesures de suppression ou d'atténuation des incidences négatives sur l'environnement en amont de l'application du texte. Dans le cas où cette prévention s'avère difficile voire impossible les textes réglementaires prévoient la possibilité de mise en œuvre de mesures dites « compensatoires » permettant de contrebalancer les effets négatifs.

Le Rapport environnemental, qui rend compte de l'évaluation, est inséré au projet de DTA avec l'avis de l'autorité environnementale. Ce document sera consultable lors de l'enquête publique.

Obligation réglementaire certes, l'évaluation stratégique environnementale se révèle être avant tout une démarche qualitative permettant d'enrichir le projet de la DTA et de garantir l'intégration des enjeux environnementaux à chaque étape de la préparation et de la mise en œuvre de la DTA.



## Chapitre 3 : orientations à valeur prescriptive

Les prescriptions de la DTA s'appuient sur de grands principes directeurs :

- utilisation économe de l'espace, urbanisation compacte avec des limites nettes vis-à-vis des espaces naturels,
- coordination entre urbanisation et développement d'un réseau structurant de transport collectif,
- préservation et valorisation de l'environnement comme vecteur d'un tourisme durable et de l'attractivité du territoire.

Pour chaque grande orientation, la Directive territoriale d'aménagement fixe les principes visant à garantir le respect des grands équilibres du développement durable :

### **Structurer le territoire multipolaire des Alpes du Nord autour du Sillon alpin et des vallées adjacentes**

- Accueillir une forte croissance démographique en organisant l'armature urbaine de ce territoire en pôles majeurs, pôles d'équilibre et pôles complémentaires, bourgs et villages.
- Maîtriser les formes de croissance urbaine par des coupures d'urbanisation.
- Assurer les conditions du développement économique de ce territoire en structurant l'offre aux entreprises.
- Assurer la protection des habitants contre les risques naturels, le risque d'inondation apparaissant comme la principale menace en raison des changements climatiques.

### **Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources patrimoniales**

- Retenir un principe général de préservation et de valorisation de ces espaces, en distinguant des espaces d'intérêt majeur (par exemple au cœur des parcs nationaux), des espaces associés et des "corridors écologiques", indispensables à leur équilibre comme au maintien de la biodiversité.
- Fixer un cadre de mesures pour préserver les terres agricoles en zones de vallées et les superficies d'appellation d'origine contrôlée (AOC), mais aussi le maintien des liaisons entre les espaces agricoles.
- Protéger et valoriser, quand il y a lieu, les paysages et ensembles bâtis les plus remarquables du patrimoine de montagne.
- Préserver la ressource en eau et établir des priorités d'usage.

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

- Face aux défis des évolutions climatiques et celles de la demande, inscrire l'urbanisation touristique dans une perspective de développement durable : mutation des équipements, économie d'espace et d'énergie, développement des transports collectifs, qualité de l'hébergement des populations saisonnières et permanentes...
- Restructurer les domaines skiables à l'intérieur des périmètres existants et évaluer les projets à la lumière de leur impact environnemental, à l'échelle des sous-massifs.

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

- Préserver les conditions de réalisation des grands projets routiers et ferroviaires d'accès au Sillon alpin et à l'agglomération franco-genevoise (par exemple : Liaison Ferroviaire Transalpine).
- Faire évoluer les politiques de transport vers des modes qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Optimiser les infrastructures existantes, limiter l'urbanisation aux abords des infrastructures routières, notamment en secteur diffus et favoriser les transports collectifs pour l'accès aux stations de montagne.

## Chapitre 4 : mesures d'accompagnement et recommandations

Un chapitre 4 doit donner le cadre des politiques d'accompagnement utiles à la mise en œuvre de la Directive territoriale d'aménagement. Ainsi des mesures d'accompagnement et des recommandations sur certains sujets tels que le foncier agricole ou la gouvernance, compléteront le dispositif. Ces enjeux, ciblés par l'État, seront progressivement précisés.

### 4 Les étapes

Calendrier général	
Phase de concertation Réunions des personnes publiques associées, réunions techniques avec les grandes collectivités, réunions territoriales d'information	Octobre 2008 - Janvier 2009
Comité de pilotage Bilan de la concertation, présentation du projet de DTA et de l'évaluation stratégique environnementale	Janvier 2009
Phase de consultation Saisine des PPA, consultation des Etats voisins et des régions voisines	Février 2009 - Mai 2009
Enquête publique	Juin 2009 - Décembre 2009
Comité de pilotage Bilan de l'enquête publique, présentation du projet définitif de la DTA avant transmission au Conseil d'État	Décembre 2009
Phase d'approbation Validation et signature du décret de la DTA en Conseil d'État	Été 2010

Réunions territoriales d'information	2008
Thonon-les-Bains	Vendredi 21 novembre 2008 à 17 h 30
Grenoble	Lundi 1 <sup>er</sup> décembre 2008 à 18 h 00
Chambéry	Mercredi 3 novembre 2008 à 17 h 30
Annecy	Jeudi 4 décembre 2008 à 17 h 30
Saint-Jean-de-Maurienne	Lundi 8 décembre 2008 à 18 h 00
Saint-Julien-en-Genevois	Mercredi 10 décembre 2008 à 17 h 00
Bonneville	Vendredi 12 décembre 2008 à 17 h 30
Albertville	Mardi 16 décembre 2008 à 18 h 00
Valence	Mercredi 17 décembre 2008 à 17 h 00



## Contacts presse

**Ministère l'Écologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire**  
**Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes**

**Service Aménagement - Transports**

Cité Administrative de la Part Dieu – Bâtiment B

165 rue Garibaldi

69401 Lyon cedex 03

**Mission Information Communication :**

Email : [Information-communication.PM.DDE-du-Rhone@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Information-communication.PM.DDE-du-Rhone@developpement-durable.gouv.fr)

Téléphone : 04 78 62 50 39

**Service Aménagement Transports, chargé de l'opération :**

Email : [at.dre-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:at.dre-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr)

