



Avis de l'association sur le projet de SCoT approuvé par le Conseil Communautaire le 27 Juin 2017

1 – Le projet de SCOT prévoit, sur la période qu'il couvre, l'urbanisation de 110 ha se décomposant en : 35 hectares de site de renouvellement urbain, 10 hectares de consolidation du tissu urbain des grandes « dents creuses de plus de 5000 m² et 65 ha d'extension ou de nouvelles zones à urbaniser (objectifs page 18). Ce dernier chiffre est excessif et ne traduit pas le ralentissement de consommation d'espace prescrit par le Grenelle de l'Environnement puisque la consommation enregistrée entre 2000 et 2010 n'était que de 50 ha et que cette consommation s'est nettement accélérée depuis 2010.

D'autre part, la consolidation du tissu urbain indiquée ne prend en compte que les surfaces de plus de 5 000 m², or les espaces constructibles disponibles de surface de moins de 5 000 m² sont très nombreux et représentent sans doute, au total, plus 40 ha. La prise en compte de cette situation montre que les surfaces de renouvellement urbain (35 ha) et celles disponibles pour la consolidation du tissu urbain (10 + 40 ha) permet déjà une forte accélération de l'urbanisation sans consommation d'espace supplémentaire. De nouvelles zones ne devraient donc être créées, dans une commune, qu'exceptionnellement quand tous ses espaces de consolidation et de renouvellement urbain auront été épuisés. Le projet doit être révisé sur ce point.

Par ailleurs, l'affichage de la création de 13 à 16 000 lits marchands supplémentaires – chiffre raisonnable vis à vis des annonces faites dans les projets de SCOT d'autres sites de sports d'hiver – ne semble pas cohérent avec le nombre d'emplois nouveaux envisagé. Ces lits marchands nouveaux sont en effet susceptibles de créer plusieurs milliers d'emplois engendrant des besoins en logement qui semblent ignorés tant en nombre qu'en localisation.

2 – Le développement touristique se traduit par la description d'UTN qui pour la plupart ne soulèvent pas d'objection ; il est cependant regrettable que la question de la liaison entre Briançon et le domaine skiable de Montgenèvre – c'est à dire la liaison entre les domaines skiables de la Voie Lactée et celui de Serre Chevalier pour constituer le plus grand domaine skiable du monde – ne soit pas évoquée clairement, les enjeux en étant très probablement sous-estimés.

Le projet évoqué à plus long terme d'une liaison portée entre La Vachette et Montgenèvre semble intéressante ; mais sa cohérence en termes d'objectifs, de faisabilité technique et de coût reste à approfondir. Une liaison courte arrivant au bas de Montgenèvre paraît plus réaliste et probablement plus utile tout au long de l'année.

L'accès aux aménagements du Fort des Têtes par un téléporteur partant du Champ de Mars pose la question du stationnement à proximité de ce point de départ alors que tous les emplacements de stationnement dans ce secteur sont déjà fréquemment saturés même en dehors des périodes touristiques.

Les modalités de desserte du projet Aravet 2000 ne sont pas précisées. Une route dont la réalisation, l'entretien et le déneigement ne peuvent être que difficiles et coûteux, couperait plusieurs pistes du domaine skiable entraînant une incontestable dégradation de celui-ci. En alternative, la réalisation d'un téléporté performant pourrait assurer cette desserte, mais son existence, en améliorant l'accès au domaine skiable d'altitude, ne ferait qu'ajouter de l'intérêt aux hébergements du fond de vallée où sont implantées la quasi-totalité des activités hors ski... Ainsi la réalisation d'Aravet 2000 semble inutile et néfaste pour l'environnement.

Si un site d'altitude devait cependant être développé en matière d'hébergement, le site de Pralong à proximité de la station intermédiaire du télécabine du Prorel présente d'incontestables atouts dont l'existence d'une route – le site étant tout proche de la route de Puy Saint Pierre – et surtout d'un panorama extraordinaire.

3 - La proposition « d'un foncier économique attractif à faible incidence foncière » ne doit être faite que sous réserve des aspects esthétiques et environnementaux ; en effet il ne faut pas que cet aspect du développement économique s'accompagne d'une trop forte dégradation des paysages et, de ce point de vue, la consommation d'espace envisagée pour ces activités semble beaucoup trop importante voire incohérente avec le développement touristique souhaité.

Il convient de remarquer que le projet de SCOT ne contient aucune proposition qui conduirait à un début de diversification ou à l'implantation d'activités nouvelles.

4 - Au sujet de la problématique « agriculture - environnement » il est inexact d'affirmer que les espaces de culture, situés dans les vallées du Briançonnais sont menacés par le développement urbain alors que l'augmentation de jachères, la diminution des surfaces fauchées, l'enfrichement et l'extension constante de la forêt sont clairement perceptibles dans toutes les vallées et en particulier dans celle de la Guisane. La lutte « contre l'enfrichement des zones agricoles historiques, d'intérêt paysager majeurs (terrasses) ainsi que l'enfrichement des zones humides » n'est qu'un vœu pieu en raison de l'absence de propositions concrètes applicables alors que la dégradation actuelle continue de s'amplifier. Le projet de DOO doit être révisé sur ce point.

La protection de l'environnement est une des meilleures garanties du maintien de l'activité touristique. Plus que d'entretien des paysages, le Briançonnais a besoin de requalifier les piémonts (lutte contre le mitage, éradication des bâtiments jamais achevés et hangars agricoles inoccupés, tant en Guisane qu'en Clarée...).

La création de "zones agricoles protégées" dans les prairies ou les terres cultivées du Casset, du Lauzet ou de Villar Sant Pancrace semble d'autant plus pertinente qu'elle assurera la protection des paysages aux abords de ces villages.

Enfin, la dégradation des alpages par le surpâturage ou simplement la présence d'ovins dans des zones de végétation déjà en voie de disparition ne sont pas citées dans le projet de DOO malgré l'importance et la progression constante des dégâts. Les pâturages d'ovins doivent être clairement réduits et cette réduction des zones de pâture transcrites dans les PLU des communes concernées. Le projet de SCOT doit être révisé sur ce point.

5 – Les orientations en matière de transports et de déplacements appellent plusieurs remarques et en particulier celles relatives à l'accessibilité du territoire.

L'accessibilité ferroviaire n'est évoquée que pour prendre acte d'une desserte se faisant à terme par la gare nouvelle en projet à Suse, ce qui est pour le moins surprenant alors que les dessertes de Modane (en France et plus proche de Briançon que Suse) sont de plus en plus nombreuses en particulier en saison hivernale.

Il est dommage de ne pas avoir saisi l'occasion de la préparation du SCOT pour y inscrire les emplacements et les espaces nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Briançon –Italie. Cette liaison dont les enjeux dépassent largement le Briançonnais ne peut cependant pas être ignorée dans le SCOT car celui-ci doit être conforme au Schéma Régional d'Aménagement du Territoire qui la prévoit et aux traités internationaux qui la mentionnent (Versailles 1919 et traité franco – italien de 1947). Le projet de SCOT doit être révisé sur ce point.

Le PADD qui met, à juste titre, « l'accent sur la protection de l'environnement, la nécessité d'améliorer les transports et les économies d'énergie » aurait dû se traduire dans le DOO par l'inscription d'un projet de liaison ferroviaire Briançon - Italie qui est le seul moyen de poursuivre simultanément ces trois objectifs tout en améliorant l'accessibilité du Briançonnais et en offrant une alternative à la progression de l'usage de l'automobile.

Ainsi le choix du "tout automobile" transparait clairement aujourd'hui dans le projet de DOO même si « la modernisation et l'élargissement de l'offre des transports collectifs reliés au pôle multimodal de Briançon » paraît indispensable mais semble contradictoire avec « les phénomènes de saisonnalité qui congestionnent régulièrement le trafic routier » tant dans Briançon que dans la vallée de la Guisane. L'augmentation des difficultés de la circulation automobile au niveau de Briançon devient insupportable tant pour les habitants permanents qui la subissent, que pour les touristes qui, pour la plupart, la considèrent maintenant comme un désagrément majeur du Briançonnais. Le projet de SCOT doit être révisé sur ce point.

Cette orientation vers le "tout automobile" devrait au moins se traduire par l'inscription des infrastructures rendues de ce fait indispensables ; en particulier, un contournement routier de Briançon (liaison Guisane – Durance aval). L'extension en population et en activités du pôle de Briançon ne peut avoir que des conséquences très négatives sur la circulation automobile pour lesquelles les "modes doux" ne constituent qu'un remède marginal limité à la bonne saison...

La "maîtrise du stationnement automobile" telle qu'évoquée au chapitre 5-4 est, dans ce contexte, parfaitement contradictoire avec la volonté d'améliorer la qualité et l'attractivité touristique. Le projet de SCOT doit être révisé sur ce point.

Enfin, le développement probablement rapide des services de cars et d'autobus justifie pleinement la réalisation d'une gare routière digne des trafics prévus. Il semble cependant que l'implantation dans le quartier de la gare SNCF compliquera la circulation dans Sainte Catherine à moins que les aménagements nécessaires et un nouveau plan de circulation soient envisagés.

6 - En matière d'énergie le PADD évoque la transition énergétique et préconise « l'accroissement de la production des énergies renouvelables dans un territoire labellisé Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) dans les ressources abondantes que sont l'hydroélectricité, le solaire, le bois et la géothermie ». Ainsi l'utilisation locale du surplus d'électricité produite au niveau du Pays Briançonnais devrait être encouragée en particulier chaque fois qu'elle peut être une alternative à d'autres sources d'énergie plus polluantes afin de préserver au mieux un environnement fragile, facteur essentiel l'attractivité touristique du territoire.

7 - Enfin, en matière de sites, le DOO ne met pas assez en relief les potentialités exceptionnelles qu'apportent au Briançonnais toutes les fortifications, les routes et les chemins laissés par les activités militaires passées dont la mise en valeur améliorerait notablement l'attractivité touristique notamment hors saison hivernale. Le projet de SCoT doit être révisé sur ce point.

Conclusion

Des analyses ci-dessus, il apparait clairement que le projet présenté manque d'ambition tant pour améliorer la situation actuelle (en matière de transports notamment) que pour l'avenir pour lequel les divers projets évoqués sont parfois incohérents (logements, emplois, zones de foncier économique).

La volonté de préservation des paysages n'est pas assez affirmée et traduite en propositions. Elle ne peut se traduire par la forte augmentation de la consommation d'espace envisagée. La lutte contre le mitage et la densification des zones déjà urbanisées ne transparaissent pas assez clairement or elles sont indispensables pour la préservation des paysages et donc le maintien de l'attractivité touristique.

Le PADD qui met l'accent sur la protection de l'environnement, la nécessité d'améliorer les transports et les économies d'énergie ; doit se traduire par l'inscription d'un projet de liaison ferroviaire Briançon - Italie qui est le seul moyen de poursuivre simultanément ces trois objectifs tout en améliorant l'accessibilité du Briançonnais et en offrant une alternative à la progression de l'usage de l'automobile. Renoncer à ce projet implique de trouver des solutions acceptables pour la circulation automobile et le développement de transports en commun routier.

La Salle, le 9 Octobre 2017

Jacques DEMOULIN

Association loi 1901 d'intérêt général enregistrée sous le n° 94 - 010 (JO du 10 Février 1994)

Siège social : Chez MULTISERVICES N° 3 Place du Verney 05240 LA SALLE LES ALPES

Site Internet : <http://guisane-ouverte.fr> e-mail : contact@guisane-ouverte.fr