

La Lettre du Milieu Montagnard

N° 3 – Février 2006

REFORME DE LA LOI SUR LES PARCS NATIONAUX, OU EN EST ON ?

Le texte qui suit a pour objet de faire le point sur la réforme en cours de la loi de 1960 sur les Parcs nationaux, il actualise les informations données dans le n° 1 de la Lettre du Milieu Montagnard, étant précisé que le projet ne sera soumis au vote des Sénateurs que le 31 janvier, l'Assemblée nationale s'étant prononcée en décembre dans le cadre d'une procédure d'urgence.

Le projet de loi tel qu'il résulte de ce vote a fait l'objet d'une appréciation des acteurs de la protection de la nature réunis dans l'Inter-réseaux coordonné par France Nature Environnement, qui regroupe notamment la F.F.C.A.M, Mountain Wilderness, la Fondation Nicolas Hulot, W.W.F France...

Le texte initial a évolué de façon bénéfique et l'Assemblée a quant à elle été réceptive aux enjeux portés par le projet, bien qu'il mérite d'être encore amélioré.

A cet effet les représentants de l'Inter-réseaux, auditionnés le 21 décembre par le président de la Commission des Affaires économiques du Sénat, ont remis un document contenant des propositions dont ils attendent la reprise et qui appelle notamment à :

- Eviter de dénaturer l'appellation et la portée de « Développement durable » - Empêcher l'isolement écologiquement dommageable des zones cœur - Disposer de l'avis du Conseil Scientifique pour toutes les activités concernant la (ou les) zone(s) cœur - Instaurer un Conseil d'administration représentatif et équilibré - Veiller à l'adéquation des missions des Parcs avec les critères internationaux de la classe 2 des aires protégées de l'UICN - Prévoir l'encadrement des activités et travaux projetés dans la (ou les) zone(s) cœur.

Des incertitudes subsistent quant au prolongement d'articles de la loi dans le décret d'application, notamment la définition des dispositions plus favorables dont pourraient bénéficier les résidents permanents et sur la nature des travaux pouvant être envisagés dans les espaces protégés. Il a été précisé que les associations ne pourront se prononcer sur la portée de la réforme qu'à la vue du texte de loi adopté et de son décret d'application, à la rédaction duquel elles souhaitent être associées.

A signaler la création d'une nouvelle catégorie de Parc : les « Parcs naturels urbains », introduite dans le texte à la suite d'un amendement d'origine parlementaire, création qui tend à multiplier et à brouiller l'appellation « Parc naturel », cette appellation paraissant viser essentiellement le futur parc de Calanques.

A ce sujet le texte voté à l'Assemblée nationale prévoit que lorsque le cœur du parc est situé sur le territoire d'une commune de plus de 500.000 habitants, les attributions liées à la circulation, au stationnement et à la voirie ne sont pas transférées pour des raisons de sécurité et de gestion locale de la circulation. Ceci revient donc à dire que le Directeur du parc ne peut pas intervenir sur ces points. C'est pourquoi parmi les amendements proposés par l'Inter-réseaux il est proposé de revoir cette rédaction dans les termes suivants :

« Lorsque le cœur du parc est situé sur le territoire d'une commune de plus de 500.000 habitants, les actes réglementaires du directeur relatifs à la circulation, au stationnement et à la voirie sont pris après avis conforme du maire. Cet avis est réputé favorable sans réponse du maire dans un délai de 8 jours. En cas de désaccord ou d'urgence, ces actes réglementaires sont pris par le préfet ».

NB. Ultime précision avant impression de la Lettre du Milieu Montagnard :

Le Sénat a examiné le projet de loi des 31 janvier et 1^{er} février, mais n'a pas retenu, sauf à la marge les

propositions d'amendements du comité Inter-réseaux, notamment celui relatif aux « pouvoirs » du Directeur d'un Parc naturel urbain situé dans une commune de plus de 500.000 habitants (les Calanques).

Compte tenu des quelques modifications votées par le Sénat par rapport au texte voté par l'Assemblée nationale, une commission mixte paritaire doit se réunir le 23 février pour aboutir à un texte commun.

En résumé, difficile d'espérer que la commission améliore le texte dans le sens qui était souhaité, il faudra donc être très attentif sur la rédaction du décret d'application !

Pierre Bontemps - pour plus d'info : s.sigda@ffcam.fr

DES REMOUS AUTOUR DU LYON/TURIN

"Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent".
Ce vieil adage pourrait s'appliquer à celle de Jean-Claude GAYSSOT, alors Ministre des Transports, qui, lors de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc en mars 1999, s'était engagé à transférer dès 2012 le trafic de transit des camions de la route vers le rail.

La solution, pour le plus grand bien des habitants des vallées de Chamonix et de la Maurienne entre autres : une nouvelle traversée ferroviaire des Alpes, le Lyon-Turin, synonyme de la volonté de développer une autre politique des transports en France, à l'image de nos amis suisses.

Qu'en est-il 7 ans après, au mitan de cette promesse?
Une expérimentation de "route roulante" entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont) peu probante en raison des contraintes techniques et une mise au gabarit du tunnel de la ligne traditionnelle pour accueillir davantage de "boîtes", non sans inquiétude du côté des riverains, du lac du Bourget et de la Combe de Savoie notamment.
Du côté italien, la révolte gronde dans la vallée de Suse qui "bénéficie" déjà des nuisances de la ligne classique, de la Nationale et d'une autoroute très fréquentée par les poids lourds.

Le syndrome "N.I.M.B.Y." (Never In My Back Yard, oui aux camions sur un Lyon-Turin, mais pas dans mon jardin) vient de mobiliser près de 100.000 manifestants à défaut de Débat Public sur le projet côté italien, outre les présomptions d'amiante et d'uranium dans le sous-sol.

Sollicités par nos voisins, nous nous sommes retrouvés nombreux à Chambéry le 7 janvier dernier, entre associations françaises et à l'invitation de CIPRA-France pour exprimer nos points de vue sur ce projet de Transalpine sans toutefois pouvoir accorder nos violons sur l'intérêt d'un tel projet pour l'environnement des vallées alpines et le transport des marchandises (et des voyageurs).

Bien sûr, comme la plupart de nos partenaires associatifs, la FFCAM, qui s'exprime au sein de la CNPM et du GTMI en cohérence avec les conclusions du "livre blanc des transports en montagne : sortir de l'impasse" piloté en 1997 par notre ami André Etchelecou et avec la Convention Alpine, souhaite la mise en œuvre d'une politique de transfert modal.

L'on peut aussi se poser la question de la nécessité de transporter tant de marchandises à travers l'Europe, les Alpes et les Pyrénées, mais sommes nous prêts à remettre en cause nos modes de vie et notre confort ? Là, apparaissent déjà quelques bémols.

Mais c'est sur le projet lui-même, qualifié de "pharaonique" que les associations françaises expriment leurs divergences. Outre son coût exorbitant face à une conjoncture incertaine et aux seules "promesses" (cf ci-dessus) de financement, l'on mesure mal des facteurs essentiels comme l'évolution des transports de marchandises en Europe et dans les tunnels en construction (Loetschberg, puis Gothard) ainsi que les contraintes géologiques et environnementales d'une telle percée.

Conclusion (provisoire) de ces débats fort animés (de même qu'une manif dans les rues de Chambéry à l'instigation d'un collectif franco-italien "contre..." qui n'a rien à voir avec nos débats) :

- commençons par améliorer l'existant en manifestant au

plus haut niveau (Régions, Etat, Union Européenne) la volonté d'une autre politique des transports ;

- tenons compte des populations concernées, que ce soit dans leur souci de protéger leur environnement quotidien où dans la transparence des projets d'aménagement de leur territoire auxquels ils doivent être associés.

Pour plus d'info : francois.grosjean2@wanadoo.fr

COMITES DE MASSIF : LES VOSGES

Avec la nomination par le Massif Vosgien d'un nouveau Commissaire, M. BONNEFOY, prend fin l'existence officielle de l'Agence Interrégionale du Massif des Vosges qui pendant de nombreuses années a rassemblé les forces vives des 4 régions et 6 départements concernés.

Il paraît probable que le Club Alpin en tant que tel ne sera pas représenté au sein de cette nouvelle instance, sachant que le Club Vosgien témoigne d'une forte présence sur l'ensemble de ces territoires et en particulier l'aménagement et l'entretien des sentiers de randonnée.

Par contre, nos clubs du massif sont très présents dans des instances telles que l'Association du Massif Vosgien et le Parc Naturel Régional des Ballons. Ainsi, les Clubs Alpains du Haut-Rhin et des Vosges ont manifesté auprès des élus nationaux et avec le soutien de ces associations de développement et de protection leurs inquiétudes quant à l'aggravation de la circulation motorisée dans les Hautes-Vosges.

Cela concerne aussi bien les camions dans les cols (aucun contrôle pour faire respecter les interdictions en vigueur durant la fermeture du tunnel de Ste Marie), l'excès de voitures et la vitesse des motos sur la route des Crêtes ou encore l'explosion des quads dans la nature.

Bien entendu, il existe des solutions compatibles avec le développement touristique axé sur des activités "douces" dans un environnement "nature", dans le respect des mesures déjà en vigueur ou à imaginer (limitations de vitesse sur la route des Crêtes) et le développement d'initiatives telles que la "navette des Crêtes" ou les projets de "tram-train" sur le versant alsacien.

Pour plus d'info : francois.grosjean2@wanadoo.fr

UN PALAIS DE GLACE A CHAMONIX EN 2007 ?

Pour abriter son séminaire du Centenaire projeté à Chamonix en 2007, le groupe germano-suisse des stylos Mont-Blanc a imaginé la construction d'un "palais de glace" de 25 M de large et 8 M de haut.

Ce n'est plus du Spitzberg que viendrait la glace, mais de Kiruna dans le Nord de la Suède où chaque hiver, l'"Ice Hôtel" accueille près de 20.000 clients argentés, dont 150 mariages en mal de dépaysement et de snobisme.

On peut imaginer que les 100 bougies contribueront à réchauffer l'atmosphère des festivités, mais cette idée "géniale" n'est elle pas révélatrice de nos dérèglements, celui du réchauffement climatique, de l'Arctique à la Mer de Glace, celui des transports superflus (dont une dizaine de camions frigos à cette occasion) ou encore celui de la médiatisation à toutes les sauces (ou les crèmes ?) du Mont-Blanc?

Le Caf de Chamonix aurait pu y penser pour accueillir entre Mairie et Majestic l'AG fédérale de l'an 2000 et les nombreux journalistes en mal de copie !.

Pour plus d'info : info@pro-mont-blanc.org