POUR LA
MONTAGNE

ANEM
www.anem.org

Le mensuel d'information de l'Association nationale des élus de la montagne

300

janvier 2019 - 6 €

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ : LES STATIONS DE MONTAGNE FONT FACE

■ Les mesures intéressant la montagne dans la loi de finances 2019

BEATRICE PIÈVE/STOCK.ADOBE.COM

◀ La nouvelle carte des zones agricoles défavorisées entre en vigueur

A. DA SILVA/GRAPHIX-IMAGES

◀ Entretien avec Didier Casas, directeur général adjoint de Bouygues Telecom

NUMÉRO
300
JANVIER 2019

À LA UNE : La route de l'accessibilité est longue et la mobilité une préoccupation majeure des élus, des entreprises et des habitants de la montagne. Tous recherchent des solutions susceptibles d'éviter l'engorgement sur les derniers kilomètres conduisant à certaines stations mais également afin de simplifier et d'améliorer l'organisation des séjours ainsi que la vie sur place : santé, école, numérique, transports… Ici, le nouveau funiculaire de Bourg-Saint-Maurice qui entrera en service en 2019.

Photo : Manu Reyboz/Atelier 360

Ce pictogramme signale des informations complémentaires présentes sur le site www.anem.org

@AnemMontagne

ÉDITORIAL | JEANINE DUBIÉ, *secrétaire générale de l'ANEM, députée des Hautes-Pyrénées*

ASSEMBLÉE NATIONALE

« UNE ANNÉE PLEINE DE PROMESSES »

« En ce début d'année, c'est avec un réel plaisir que je viens en mon nom propre et celui de notre présidente, Annie Genevard, adresser à chacun d'entre vous, vos proches, votre collectivité et tous ceux qui vous sont chers, nos vœux les plus chaleureux pour cette nouvelle année.

Espérons qu'elle soit avant tout l'année de la fraternité retrouvée. À la suite des dernières semaines mouvementées de 2018 qui ont révélé la profondeur d'une fracture territoriale et sociale qui nous concerne tous, espérons que le grand débat national, qui doit être le dossier majeur du premier trimestre 2019, aboutisse à un dialogue retrouvé et constructif, propice au rétablissement du «savoir (et vouloir) vivre ensemble ».

Des vœux dont la sincérité et la force contribueront aussi, je l'espère, à la réussite des autres grands rendez-vous qui jalonneront cette année et qui, bien souvent, représentent autant de défis majeurs pour nos territoires de montagne : création de l'Agence nationale de la cohésion des territoires, projet de loi sur les mobilités, poursuite de la couverture numérique des territoires sans oublier, bien sûr, la réforme institutionnelle qui reste notre cause de mobilisation prioritaire.

Enfin, ces vœux de nouvel an s'adressent aussi à notre mensuel qui vient de franchir le cap des 300 numéros. Souhaitons que la saga de *PLM* et celle de la politique de la montagne continuent d'enchaîner combats et victoires pour la reconnaissance de notre spécificité. »

SOMMAIRE

7 DOSSIER

Accessibilité, mobilité, modularité

- Les stations de sports d'hiver se penchent sur leur avenir
- Vincent Rolland : « Ces dernières années, nous avons constaté un manque d'engagement de l'État »
- « Pour nous, la gratuité du tunnel est vitale »
- La mise en sommeil des trains de nuit
- Le projet de loi « mobilités » arrive au Parlement

3 ACTUALITÉ
La COP24 assure le SAV de l'Accord de Paris
Les Assises nationales des risques naturels sont de retour
Edmond Simeoni n'est plus
Une lettre électronique bimensuelle pour la Banque des territoires

4 FINANCES
Les dispositions favorables à la montagne dans la loi de finances pour 2019

5 L'ENTRETIEN
Didier Casas, directeur général adjoint de Bouygues Telecom : « Le rôle des collectivités est très important »

6 L'ACTUALITÉ DES MASSIFS

11 AGRICULTURE
La nouvelle carte des zones agricoles défavorisées entre en vigueur cette année

12 NUMÉRIQUE
5G : présentation de la feuille de route du gouvernement

13 TOURISME
Un début de saison hivernale encourageant

14 ENVIRONNEMENT
La motion prédateurs du Congrès de Forcalquier fait réagir le ministère de l'Agriculture

15 VIE DE L'ANEM
Le nouveau Comité directeur sur les rails
L'élu du mois : Jean Arriubergé, maire de Haut-de-Bosdarros (64)

Pour la montagne est édité par l'Association nationale des élus de la montagne
7, rue de Bourgogne
75007 Paris
Tél. : 01 45 22 15 13
Directeur de la publication et directeur de la rédaction
Pierre Bretel
Rédaction
Hervé Benoit
Dorothée Collet
Laure Lachaise
Jean-Marie Safra
Conception graphique et réalisation
Patrick Maître (GMES)
Communication
Olivier Lamoureux
Dessins
Dom
Photos
Droits réservés sauf crédits
Impression
L'Artésienne, 20, rue Tholozé
75018 Paris
N° de commission paritaire
0119G8199
ISSN
0296-7987
Abonnement
55 € / 11 numéros.
Ce numéro a été tiré à 6 000 exemplaires.
Dépôt légal : janvier 2019

Ce magazine est imprimé sur du papier certifié FSC.

La COP24 assure le SAV de l'Accord de Paris

Si la COP24[1], qui s'est tenue du 2 au 15 décembre à Katowice (Pologne), est parvenue non sans mal à un accord entre les 196 pays participants, elle n'a pas réussi à susciter les efforts nécessaires pour lutter contre le changement climatique.

Le résultat principal de la COP24 est d'avoir abouti à un consensus sur les modalités de mise en œuvre de l'Accord de Paris souscrit en décembre 2015 à l'occasion de la COP21. Ces modalités sont désormais consignées dans un guide d'application de l'Accord de Paris qui permettra aux États de planifier, mettre en œuvre et revoir leurs actions pour le climat.

Encore s'agit-il d'un succès plutôt relatif. En effet, à ce stade, le guide reste incomplet puisque la finalisation de l'article sur le fonctionnement des mécanismes du marché du carbone, âprement contesté par le Brésil, est renvoyé à la COP25 qui doit se tenir au Chili en novembre. Certains redoutent que les pays achetant des droits d'émission de gaz à effet de serre les comptabilisent à leur profit en tant qu'effort de réduction. Cette polémique mise à part, les règles du guide organisent la transparence indispensable afin de mesurer les progrès accomplis par chacun des pays signataires. Il aura fallu pas moins de trois ans pour en arriver à ce cadre commun qui n'entrera en vigueur qu'à compter de 2024. Mais c'est à ce prix que l'unanimité de l'accord de la COP21 a pu être préservée, alors que plusieurs pays participants, et non des moindres (États-Unis, Russie, Brésil, Australie), menaçaient de s'en retirer.

RICHIE84/ISTOCK.ADOBE.COM

« Un accord a minima qui renvoie les décisions concernant les mécanismes du marché du carbone à la COP25 qui se tiendra au Chili en novembre prochain. »

Un autre apport non négligeable de l'accord de Katowice est de donner quelques assurances quant aux financements indispensables pour venir en aide aux pays du Sud dans leur transition énergétique. Nombre de pays du Nord ont certes promis de transférer 100 milliards de dollars (88 milliards d'euros) par an aux pays du Sud d'ici 2020, et de renflouer le Fonds vert ou le Fonds d'adaptation mais aucune intention n'a été affichée à ce stade pour l'après 2025. De plus, l'indemnisation des dommages climatiques irréversibles n'est évoquée nulle part.

Enfin, l'aspect le plus inquiétant de ce résultat en demi-teinte, c'est l'insuffisance notoire des engagements souscrits et de leur état d'avancement.

Non seulement les engagements de la COP21 conduiront à un réchauffement de la planète de 3,2°C d'ici la fin du siècle – bien loin de la limite des 1,5°C recommandés par le GIEC[2] dans son rapport spécial présenté le 8 octobre 2018 – mais seulement une cinquantaine d'États ont annoncé leur intention de publier de nouveaux engagements d'ici 2020. Pour l'instant, les îles Marshall sont le seul pays à l'avoir fait.

(1) 24e Conférence des parties (Conference of the Parties) de la convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques.
(2) Groupe international d'experts sur le climat.

LES ASSISES NATIONALES DES RISQUES NATURELS SONT DE RETOUR

Désormais triennales, les Assises nationales des risques naturels, organisées par la Direction générale de la prévention des risques du ministère de la Transition écologique et solidaire, tiendront leur quatrième édition les 25 et 26 mars 2019 au Corum de Montpellier.

Comme pour les éditions précédentes, elles réuniront l'ensemble des acteurs de la prévention des risques naturels : collectivités territoriales, services de l'État, organismes d'assurance, experts, chercheurs, bureaux d'études, associations et divers représentants de la société civile.

Sous l'intitulé « L'adaptation des territoires pour une société résiliente », qui fera l'objet de la table ronde d'ouverture, ces Assises nationales seront à nouveau l'occasion d'aborder les sujets d'actualité et de débattre sur les avancées de la prévention des risques naturels. Les six ateliers participatifs du programme aborderont les thèmes relatifs à la synergie aménagement, prévention des inondations et gestion des milieux aquatiques ; la vulnérabilité et la résilience des bâtiments ; la gestion du post-événement ; l'attractivité touristique et les risques naturels ; le numérique, les nouvelles technologies et la gestion des risques ; ainsi que la place des acteurs économiques dans la prévention des risques naturels.

Enfin, la table ronde de clôture portera sur l'implication de tous les acteurs dans la prévention des risques naturels. On peut s'inscrire en ligne dès à présent.

Plus d'infos : www.anrn2019.fr

Désormais triennales, les Assises nationales des risques naturels réuniront l'ensemble des acteurs du secteur au Corum de Montpellier.

EDMOND SIMEONI N'EST PLUS

Le père du nationalisme corse s'est éteint à Ajaccio le 14 décembre à l'âge de 84 ans. Né à Corte dans la capitale de la Corse montagnarde, gastro-entérologue de profession, il embrassa la cause autonomiste (distincte de l'indépendantisme qu'il jugeait non viable) en réaction à la déshérence de l'économie insulaire soumise à la spéculation.

C'est pourquoi il a fondé l'ARC (Action régionaliste corse) en 1970. Il se fit connaître en 1975 avec « l'affaire d'Aléria » qui coûta la vie à deux gendarmes (ce qu'il déclarera regretter en tant qu'homme et en tant que médecin quelques années plus tard) lors de l'assaut de la cave viticole occupée par son groupe en protestation contre les arrangements et passe-droits dont auraient bénéficié certains rapatriés d'Algérie. Ces faits, qui lui valurent l'emprisonnement, furent à l'origine de la création du FLNC (Front de libération nationale corse), dont il ne partageait pas la radicalité.

Amnistié en 1981, il est élu l'année suivante à la première Assemblée de Corse. Il y siégera à diverses reprises (jusqu'en 1983, puis de 1992 à 1994, et de 2004 à 2010), et s'imposera comme figure tutélaire et pacifiste du mouvement autonomiste, ce qui pour lui n'était pas incompatible avec un soutien déterminé aux militants corses emprisonnés (il a notamment été président du comité de soutien à Yvan Colonna).

Auteur de plusieurs ouvrages et de tribunes sur les réseaux sociaux, il a également beaucoup œuvré pour la culture corse. Fondateur en 2004 de l'association Corsica diaspora et amis de la Corse, il créa la Journée mondiale de la Corse qui se tient chaque 9 janvier. Il suivait avec sympathie le combat de l'ANEM pour la cause montagnarde dans laquelle il se retrouvait.

UNE LETTRE ÉLECTRONIQUE BIMENSUELLE POUR LA BANQUE DES TERRITOIRES

Lancée en juin dernier (voir *PLM* n° 295 de juillet-août 2018), la Banque des territoires a désormais sa newsletter. Il s'agit d'un réaménagement de la lettre *Territoires conseils* mise en perspective avec le contenu du site Internet de la Banque. Cette formule bimensuelle coexiste aux côtés des formules quotidienne et hebdomadaire de Localtis. On y retrouvera les rubriques traditionnelles consacrées aux expériences de territoires, à l'agenda, aux publications et à l'actualité juridique, dans un format certes nouveau mais encore appelé à évoluer sous peu.

On peut s'y abonner gratuitement à partir du lien figurant ci-dessous.

Plus d'infos : www.banquedesterritoires.fr/mes-newsletters

Loi de finances pour 2019

Plusieurs dispositions sont favorables à la montagne

La loi de finances pour 2019, votée dans les tout derniers jours de décembre, contient plusieurs dispositions favorables à la montagne telles que l'annulation de la suppression du taux réduit sur le gazole non routier, utilisé notamment pour le déneigement des routes et le damage des pistes, ou encore la création d'une enveloppe au sein de la dotation globale de fonctionnement pour les zones Natura 2000.

Comme prévu, le montant de la dotation globale de fonctionnement (DGF) n'a quasiment pas évolué par rapport à 2018. Cette dernière est fixée à 26,95 milliards d'euros pour 2019, contre 26,96 milliards d'euros l'année précédente. Concernant le bloc communal, l'accent est mis sur le volet péréquation. Pour réduire les écarts de richesse entre collectivités, la loi de finances a abondé les enveloppes destinées aux communes les plus pauvres de 180 millions d'euros, à parts égales entre la dotation de solidarité urbaine (90 millions d'euros) et la dotation de solidarité rurale (90 millions d'euros) versée notamment à un grand nombre de communes classées montagne, portant l'enveloppe de cette dernière à 1,5 milliard d'euros.

FOTOKARDIG/STOCK.ADOBE.COM

« Le taux réduit sur le gazole non routier (GNR) sera maintenu, ce qui constitue un point positif pour le déneigement des routes et le damage. »

L'enveloppe du fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC), dédié à la solidarité financière entre les collectivités du bloc communal, reste plafonnée à 1 milliard d'euros en 2019, conformément à ce qui avait été décidé dans les précédentes lois de finances.

Concernant plus particulièrement la montagne, plusieurs points sont à retenir. Tout d'abord, le président de la République est revenu sur certaines dispositions du projet de loi de finances présenté au conseil des ministres en septembre, notamment le maintien du taux réduit sur le gazole non routier (GNR), ce qui constitue un point positif pour le déneigement des routes et le damage des pistes. Cette mesure aurait grevé de façon conséquente le budget des collectivités locales et des gestionnaires de domaines skiables.

Concernant les zones Natura 2000, à compter de 2019, elles seront valorisées au sein de la DGF. Cette mesure est une avancée pour la montagne. Ces espaces, qui constituent un apport réel en faveur de l'environnement et de la biodiversité au bénéfice de la nation dans son ensemble, pèsent financièrement sur le budget des collectivités ayant une zone classée Natura 2000 sur leur territoire (respect des normes et perte de matière fiscale). Cette charge n'était pas compensée financièrement jusqu'alors, ce que dénonçait l'ANEM depuis près de 20 ans. Avec cette dotation dédiée, les zones Natura 2000 rejoignent les zones cœur de parcs nationaux et des parcs naturels marins, déjà intégrées dans le calcul de la dotation forfaitaire des communes au sein de la DGF.

Concernant la taxe de séjour, les plateformes électroniques, du type Airbnb, devront verser la taxe de séjour au 31 décembre de l'année de leur perception. Les procédures de contrôle des plateformes en ligne ont été renforcées avec un pouvoir de sanction. Les plateformes devront, par exemple, payer une amende comprise entre 750 et 2 500 euros en cas de non perception de la taxe de séjour sur un assujetti.

Les sénateurs ont également voté une mesure qui n'a cependant pas été conservée par l'Assemblée nationale pour appliquer aux gîtes d'étape et de séjour, aux refuges de montagne et aux hébergements de jeunes, le tarif de taxe de séjour applicable aux hôtels de tourisme une étoile, c'est-à-dire une taxe de séjour allant de 0,20 à 0,80 euro par nuitée.

Actuellement, pour ces hébergements, la taxe de séjour versée peut aller jusqu'au niveau applicable pour les établissements quatre étoiles, sous certaines conditions, et peut ainsi nuire à leur attractivité…

LES PICKUPS UTILISÉS POUR LES DOMAINES SKIABLES NE SERONT PAS SOUMIS À LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

À compter du 1er juillet 2019, les pickups d'au moins cinq portes seront soumis à la taxe sur les véhicules de société (TVS) et au malus écologique appliqué aux véhicules les plus polluants.

Compte tenu des répercussions très lourdes pour l'exploitation des domaines skiables qui n'ont pas d'alternative réelle, la présidente de l'ANEM, Annie Genevard, Vincent Descœur, ancien président, et deux autres membres du Comité directeur, Émilie Bonnivard et Joël Giraud, par ailleurs rapporteur général, ont porté un amendement à l'Assemblée nationale pour que les pickups utilisés pour l'exploitation des domaines skiables ne soient pas soumis à cette fiscalité.

Didier Casas :
« Le rôle des collectivités est très important »

Haut fonctionnaire et dirigeant d'entreprise, cet ancien élève de l'École nationale d'administration et maître des requêtes au Conseil d'État est actuellement directeur général adjoint de Bouygues Telecom.

A. Da Silva/Graphix-images

Le directeur général adjoint de l'opérateur de téléphonie mobile fait part de l'engagement de son entreprise en faveur des territoires, et notamment les plus difficiles comme ceux de montagne. Il livre les atouts de la stratégie mise en œuvre dans ce sens, mêlant proximité et partenariat avec les collectivités locales.

PLM : Quel rôle jouent aujourd'hui les structures de proximité de Bouygues Telecom et quel rôle souhaitez-vous leur voir jouer, dans le cadre notamment du déploiement numérique mobile du New Deal, signé en janvier 2018 ?

Didier Casas : L'aménagement numérique des territoires est au cœur du projet industriel de Bouygues Telecom. Nous avons fait le choix d'implanter nos équipes réseaux au plus près des collectivités locales. Dans chaque département, les élus disposent d'interlocuteurs de proximité[1] chargés de les informer de notre programme de déploiement et de répondre à leurs préoccupations comme à celles de leurs administrés.

Avec le dispositif de couverture ciblée de l'accord New Deal, ce sont les élus qui identifient les zones mal couvertes et qui priorisent les nouveaux sites à construire pour y remédier. Ce programme de grande ampleur (5000 zones à couvrir par opérateur) ne pourra se réaliser sans la collaboration étroite entre élus locaux et opérateurs. En effet, pour implanter un pylône, il faut trouver un lieu qui convienne à tous, élus et riverains, et faire face à de nombreuses procédures administratives. Le rôle du maire, lors de ces étapes, est déterminant.

PLM : Didier Casas, vous êtes par ailleurs à la tête de la FFT (Fédération française des Télécoms). Pouvez-vous nous indiquer quel est le niveau d'avancement de la couverture numérique mobile et fixe de la montagne ?

D.C. : L'accélération des déploiements des opérateurs est une réalité : en 2017, ils ont investi 9,6 milliards d'euros, soit 25 % de leurs revenus, pour installer, déployer et maintenir les infrastructures. La montagne a bénéficié de cet investissement record. Avant fin 2022, les 1 300 sites en montagne qui sont actuellement en 3G à quatre opérateurs basculeront en 4G à quatre opérateurs.

PLM : Comment collaborez-vous aujourd'hui avec les collectivités, spécialement de montagne, pour la couverture numérique fixe et mobile ?

D.C. : La couverture numérique est un élément majeur de l'attractivité d'un territoire, en particulier lorsqu'il se situe en zone rurale ou de montagne. Pourtant, là aussi nous devons faire face aux réticences de certains riverains dès qu'il s'agit d'installer nos antennes relais. Nous avons donc le souci d'associer les élus le plus en amont possible de nos projets afin de trouver ensemble des solutions acceptables par tous. S'agissant du fixe, nous avons signé des partenariats avec les acteurs nationaux des réseaux d'initiative publique. Nous sommes attentifs à leurs avancements. Enfin, nous sollicitons l'appui des collectivités pour faciliter le déploiement complémentaire de nos propres infrastructures techniques, indispensables pour proposer nos offres commerciales Fibre aux habitants.

PLM : Quelle est votre appréciation du rôle d'une association d'élus telle que l'ANEM, qui milite pour une couverture numérique fixe et mobile intégrale et de qualité ?

D.C. : L'ANEM est pour nous un partenaire à la fois exigeant et à l'écoute. Exigeant parce que l'impatience des élus et des habitants de vos territoires est réelle et légitime. C'est pour cela que nous avons volontairement accepté de prendre notre part d'effort en signant avec l'État l'accord New Deal qui fait supporter l'intégralité des coûts de déploiement des nouveaux sites aux opérateurs. À l'écoute aussi parce que vous avez compris nos freins à l'accélération de nos déploiements et que vous avez pesé utilement dans les débats de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Élan). Cette confiance nous oblige davantage. Nous serons au rendez-vous !

(1) Liste disponible auprès de l'ANEM.

PYRÉNÉES : LA NOUVELLE OFFRE TOURISTIQUE DES VALLÉES DE GAVARNIE, LE PASS « GRAND SKI PYRÉNÉES »

Pour cette saison de ski, les amateurs de glisse pourront changer de stations selon leurs envies grâce au nouveau forfait du pass Grand ski Pyrénées. Aboutissement de plusieurs années d'échanges entre les professionnels du ski, celui-ci donne accès aux stations du Grand Tourmalet, du Pic du Midi, de Cauterets, de Luz-Ardiden, de Gavarnie-Gèdre, du Hautacam et aux espaces nordiques du Val d'Azun et du Pont-d'Espagne, soit cinq grands domaines de ski alpins et trois domaines nordiques dans les Hautes-Pyrénées pour un total de 410 km de pistes. Inspiré de la carte N'Py, ce pass doit permettre une plus grande liberté et un plus grand choix d'accès aux pistes.

Plus d'infos : www.valleesdegavarnie.com

VOSGES : LE SERVICE CAR FRANCE ARRIVE DANS LES VOSGES

Originaire de Saint-Dié, Jean-Alain Trimouille a eu l'idée pour aider son beau-père âgé de 91 ans de créer en 2011, dans le Lot, l'association CAR47 (Conduire l'automobile du retraité) qui met en relation des chauffeurs patentés avec des retraités qui ne sont plus en mesure de conduire et veulent se déplacer avec leur véhicule. Pour être chauffeur, il suffit de pouvoir attester quinze ans de conduite, fournir un extrait de casier judiciaire et une attestation de santé. Le service est rémunéré 8,45 euros net de l'heure (conduite et attente) réglé par chèque emploi service universel (CESU), soit un coût total de 12,50 euros.

Aujourd'hui le service implique, rien que pour le département du Lot, 70 à 80 conducteurs réguliers (sur un panel de 160 potentiellement disponibles) pour près de 150 bénéficiaires. Le dispositif existe dans 24 départements et s'est installé dans les Vosges en novembre dernier. Entre-temps, l'association est devenue nationale le 19 juin dernier sous le nom de CAR France et un portail Internet de mise en relation devrait entrer en service en ce début d'année 2019.

Plus d'infos : http://agirabcd47.org/index.php/2-uncategorised/11-car-47

CORSE : LE TRÈS HAUT DÉBIT S'INSTALLE SUR LA TOTALITÉ DE L'ÎLE

Le 8 novembre 2018, la collectivité de Corse et SFR collectivités ont signé une convention de délégation de service public qui permettra l'accès au très haut débit *via* la fibre optique sur l'ensemble du territoire corse. Cette signature a permis la création de la société de projet Corsica Fibra dont le rôle est d'assurer la conception, le financement, la construction, la commercialisation, l'exploitation et la maintenance du réseau à très haut débit de la Corse. Durant les cinq prochaines années, 170 000 prises adaptées seront installées. Le réseau pour la Corse desservira près de 170 000 foyers, établissements publics et entreprises.

Plus d'infos : www.isula.corsica/Signatura-di-Corsica-Fibra-la-fibre-pour-toute-la-Corse-d-ici-2023_a465.html

JURA : Nouveau contrat de territoire pour le Pays du Haut-Jura

Porté par le Parc naturel régional du Haut-Jura, le Pays du Haut-Jura a été créé en 2003 et regroupe cinq communautés de communes : Haut-Jura Arcade, Haut-Jura Saint-Claude (fruit de la fusion entre Val de Bienne, le Plateau du Lizon et des Hautes-Combes), Jura Sud, La Grandvallière et la station des Rousses, les quatre dernières intercommunalités étant classées montagne. Début décembre, le Pays du Haut-Jura a signé avec la région Bourgogne-Franche-Comté son troisième contrat de territoire axé sur la transition énergétique pour la période 2018-2020. Il s'inscrit dans la continuité des politiques déjà menées sur le territoire. Il prévoit ainsi un volet mobilité avec le développement des mobilités alternatives et un volet énergies renouvelables avec le développement de la méthanisation, du turbinage sur les réseaux d'eau ou encore du solaire thermique. Il intègre aussi plusieurs projets collectifs au niveau de l'habitat à Jura Sud ou sur les bâtiments publics (rénovation et changement d'usage de l'hébergement du musée du jouet à Jura Sud, passage aux leds dans tous les bâtiments publics d'Arcade, etc.) Il permettra également l'amélioration de la desserte des transports en commun du parking des Jouvencelles et l'installation solaire photovoltaïque en autoconsommation sur station d'épuration à Saint-Laurent-en-Grandvaux. Ce troisième contrat de territoire bénéficiera d'une enveloppe de 3,6 millions d'euros dont 1,3 million seront financés par la région.

Plus d'infos : www.parc-haut-jura.fr

ALPES : OUVERTURE D'UN NOUVEAU SECTEUR SUR LE DOMAINE SKIABLE DE LA ROSIÈRE

Le domaine skiable de La Rosière Espace San Bernardo, connu pour être le seul à relier la France et l'Italie par les Alpes du Nord, s'agrandit. Ce projet d'équipement du Mont Valaisan faisait déjà partie des plans lors de la création de la station. Présenté dans les années quatre-vingts puis revu en 2013, il voit finalement le jour en décembre 2018 avec la mise en service de deux nouveaux télésièges débrayables six places : Moulins et le Mont-Valaisan. L'intermédiaire arrive à 2 450 mètres d'altitude, le top à 2 800 mètres et offre ainsi un nouveau point culminant au domaine !

Ces nouvelles remontées mécaniques permettent de desservir cinq nouvelles pistes, des rouges avec un ski plus technique, et donnent aussi de nombreuses possibilités pour les amateurs de ski free ride.

Le coût de l'opération est chiffré à 15 millions d'euros avec à la clé la création d'une vingtaine d'emplois dédiés à l'exploitation de ce nouveau domaine.

Pour fêter cela, La Rosière Espace San Bernardo a organisé, le samedi 15 décembre 2018, le grand Opening du Mont Valaisan ! Au programme, un concert au sommet à 2 800 m d'altitude, petit-déjeuner, première descente à ski ou en snowboard du Mont Valaisan, puis repas et soirée festive !

Plus d'infos : www.larosiere.ski

MASSIF CENTRAL : MONTLAIT PASSE À LA RACLETTE

Lancée en 2013 pour promouvoir la production laitière des territoires difficiles du Massif central en la commercialisant sous la marque collective Montlait, l'Association des producteurs de lait de montagne (APLM) fédère aujourd'hui 451 exploitations laitières pour un volume de production qui a quintuplé depuis sa création, avec 6,5 millions de litres en briques sur les sept départements du Cantal, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, de la Corrèze, de la Creuse, de la Lozère et de l'Aveyron.

Depuis cet automne, l'association diversifie sa production et vise de nouveaux consommateurs en lançant sur le marché sa raclette au lait de montagne. Celle-ci est fabriquée par la société fromagère du Livradois, en Haute-Loire. Sur chaque barquette de raclette vendue, 0,25 euro reviendra à l'APLM et 0,11 euro à la fromagerie pour compenser les surcoûts de collecte en zone de montagne. D'après les prévisionnels de commande, le président aveyronnais de l'APLM, Dominique Barrau, estime qu'au moins 1 million de litres de lait pourront ainsi être valorisés au cours de la première année. La marque annonce également une production de beurre dans la Creuse pour le printemps. La multiplication des sites de transformation accroît la proximité avec les producteurs et le volume de 18 millions de litres devrait être atteint en 2020.

Plus d'infos : www.montlait.fr

ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ, MODULARITÉ

Alors que la concurrence internationale est vive et que la présence touristique devrait augmenter au cours de la prochaine décennie, les problèmes d'accessibilité à plusieurs stations de sports d'hiver mais aussi de mobilité et d'intermodalité constituent un frein à la fréquentation et à l'accueil de la clientèle actuelle et potentielle. Sont concernés : la desserte de territoires isolés ou parfois bloqués par les intempéries en dépit de la mobilisation des services routiers départementaux, le manque d'infrastructures suffisantes dans certains massifs, ou l'absence d'articulation entre les modes de transport et la faible prise en compte de l'intermodalité. La réflexion engagée porte sur tous les types d'acheminement – route, rail, air, câble – et sur la vie quotidienne dans les territoires de montagne.

Les stations de sports d'hiver se penchent sur leur avenir

Faute d'une véritable alternative aux déplacements en voiture et dans l'attente de nouvelles infrastructures, les territoires de montagne travaillent à mettre en place des solution adaptées et durables afin de continuer à séduire de nouvelles clientèles.

Trouver des solutions innovantes pour faciliter l'accès et la mobilité dans les stations.

Que faut-il garder en mémoire des images, chaque année reproduites, d'accès pénible à certaines stations de sports d'hiver – même avec des voitures équipées de pneus neige ou de chaînes –, d'arrivées tardives ou de dortoirs improvisés ? Retenons avant tout la disponibilité et la solidarité des habitants des vallées (bénévoles et équipes techniques) toujours prompts à se mobiliser pour assister les vacanciers en situation de détresse.

À une époque de nouvelle limitation de la vitesse sur les routes – et un quart de siècle après les Jeux olympiques d'Albertville qui devaient décongestionner la vallée de la Tarentaise –, les amateurs de ski n'ont guère d'autres choix que la voiture pour leurs déplacements sur les massifs : si les trains de jour sont aujourd'hui incomparablement plus rapides, ceux de nuit – qui permettaient de chausser les skis le matin dès l'ouverture des pistes – se font de plus en plus rares (lire page 11) ; tandis que les avions sont plus coûteux et les aérodromes éloignés des stations.

Dans ces conditions, les touristes et les professionnels de la montagne en sont réduits à croiser les doigts et à se répéter : pourvu que, cette fois, les intempéries et les embouteillages ne s'en mêlent pas afin que les vacanciers puissent parvenir à destination sans trop d'encombre. D'autant plus que, les périodes de ski étant de plus en plus courtes, les contraintes de mobilité et les modalités qui leur sont imposées une fois arrivés sur place accroissent souvent leur contrariété.

« Bâti depuis la fin des années 1960 sur les sports d'hiver, le modèle est en survie », affirmait le vice-président du conseil départemental de Savoie (Tourisme et stratégie territoriale), Franck Lombard, en octobre dernier, devant la Fédération des entreprises publiques locales. Le président d'Orex Loisirs, Philippe Lebrasseur, estimait de son côté que « les acteurs de la montagne se sont contentés de faire perdurer le modèle pendant près de 50 ans sans penser à l'avenir. » À les en croire, l'innovation serait peu présent dans l'esprit des responsables des collectivités : le constat est cinglant et trop réducteur. Quoique sans illusion sur leur possibilité à court terme de prévenir les aléas routiers et d'éliminer les problèmes d'accessibilité, nul, sur les six massifs, ne reste les bras croisés. Partout, l'imagination est au pouvoir.

> « Quoique sans illusion sur leur possibilité à court terme de prévenir les aléas routiers et d'éliminer les problèmes d'accessibilité, nul, sur les six massifs, ne reste les bras croisés. Partout, l'imagination est au pouvoir. »

Début 2017, une étude menée sur le Parc national des Pyrénées présentait les modes de transport envisagés en remplacement ponctuel de la voiture en solo : le covoiturage, la voiture partagée, la marche à pied. Le maire de Chamrousse, Philippe Cordon, rêve, pour sa part, d'un transport intermodal, apportant aux touristes « un confort tel qu'ils se sentiront mieux que dans leur automobile. » Certains autres élus réfléchissent aussi à desservir leurs stations par câble. D'autres encore évoquent le règne futur de véhicules autonomes qui permettraient de relier stations et communes de montagne en toute sécurité.

Tous parient également sur des offres de mobilité plus sobres, à faible coût et plus respectueuses de la santé et de l'environnement ; tous conçoivent des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses ; ou expérimentent des systèmes ingénieux destinés à offrir la possibilité aux vacanciers de vivre pleinement dans leur époque.

Ainsi, à Val d'Isère, des bornes informent les skieurs de l'ouverture des pistes, des conditions d'enneigement, des événements de la semaine et leur permettent de renou-

VINCENT ROLLAND

« Ces dernières années, nous avons constaté un manque d'engagement de l'État »

En 2006, le député de Savoie a remis un rapport sur l'attractivité des stations de sports d'hiver au premier ministre Dominique de Villepin. Dans ce travail, étaient pointées les difficultés d'accès.

PLM : Quelles étaient à l'époque vos principales recommandations ?

Vincent Rolland : La situation était déjà complexe certaines fins de semaine. J'avais alors préconisé d'inscrire, dans les contrats de plan État-Région, des aménagements routiers permettant de sécuriser et de fluidifier le trafic dans nos vallées. Par ailleurs, je prônais un renforcement des déplacements en train avec l'augmentation des capacités et des fréquences des TGV.

J'insistais aussi sur la nécessité de développer les aéroports de proximité qui permettent aux skieurs, habitant à moyenne et à longue distance, d'arriver au plus près de nos destinations. Parmi les relais de croissance, se trouve en effet la clientèle étrangère qu'il faut donc aller chercher de plus en plus loin.

PLM : Votre rapport a-t-il été suivi d'améliorations ?

V.R. : Hélas, elles ont été modestes et nous avons même, d'une certaine manière, constaté un manque d'engagement de l'État quant aux infrastructures à réaliser mais également sur le développement du train et de l'avion insuffisamment considérés. Tout cela sans doute pour des questions budgétaires.

PLM : Globalement, douze années après votre rapport, l'accès aux stations de montagne est-il plus facile ?

V.R. : Dans certaines conditions, notamment de neige à plus ou moins basse altitude, il peut toujours se révéler délicat. En dépit des efforts concentrés sur les prévisions mais aussi sur les informations et les recommandations données aux automobilistes, nous restons dans une situation qui est loin d'être satisfaisante.

Pourtant, les conditions d'accès dans nos stations constituent l'une des pistes qu'il faut améliorer si l'on veut pérenniser et développer la clientèle des sports d'hiver.

PLM : Quels sont les principaux points noirs qui subsistent ?

V.R. : Ils sont géographiquement nombreux dès lors que les capacités d'acheminement sont inférieures à celles d'hébergement. Ils sont surtout routiers et il y a urgence à résorber ces difficultés. J'ai d'ailleurs récemment créé un groupe de réflexion avec les hébergeurs afin de regarder dans quelle mesure certains départs et arrivées peuvent être décalés sur des séjours du dimanche au dimanche, ce qui décongestionnerait nos vallées. 15 à 20 % de séjours ainsi décalés résoudraient un grand nombre de nos difficultés. Certains hébergeurs, comme le Club Med, le pratiquent déjà.

Il faut aujourd'hui amplifier ce mouvement dans la concertation car chacun, en termes de qualité d'accueil et quelle que soit la prestation demandée, s'y retrouvera.

Par ailleurs, l'obligation prochaine d'avoir des équipements spéciaux pour l'accès à nos massifs devrait, en partie, apporter une amélioration.

veler leurs forfaits. Pralognan-la-Vanoise accueille des personnes à mobilité réduite pour des séjours totalement accessibles.

Du ski mais pas seulement. Dès le début des années 2 000, Villard-de-Lans étudiait les possibilités de production locale d'électricité (solaire essentiellement) dans l'optique d'alimenter des véhicules consacrés au transport des touristes depuis les parkings.

Encombrement des espaces, pollution de l'air, pollutions sonore et visuelle, stress, fatigue, augmentation du budget individuel : les atteintes à l'environnement naturel mais aussi humain sont multiples. Les initiatives sont nombreuses. En premier lieu dans le département de l'Isère dont 40 % du territoire est couvert par la montagne et qui travaille expressément à l'avènement de « la station du futur ».

Présidente d'Isère tourisme et vice-présidente du département en charge du tourisme de la montagne et des stations, Chantal Carlioz explique : « La transition économique et la transition écologique vont de pair. Cette évidence nous a amenés à ce que la station de 2030 s'invente ici, même si beaucoup de nouveautés naissent localement. »

Six stations pilotes ont été désignées et un thème de développement a été attribué à chacune d'elles : « la pleine énergie » à Villard-de-Lans et Autrans-Méaudre ; « la douceur de vivre » à la communauté de communes Cœur de Chartreuse ; « les loisirs » à l'Alpe d'Huez ; « l'hyper sport » aux Deux-Alpes ; et « la high-tech » à Chamrousse.

> « Il n'y a pas une seule réponse à la question de savoir ce que sera la station du futur. Mais, tous ensemble, nous voulons proposer des expériences exclusives, personnalisées et innovantes afin d'offrir aux visiteurs le voyage de leurs rêves. »

Ce laboratoire à ciel ouvert expérimente tous les scénarios : navettes électriques, mobilité hydrogène, plan câble, développement du vélo à assistance électrique, etc. Jusqu'où ira-t-on ? Et comment, plus précisément, les vacanciers et les habitants des territoires de montagne ont-ils envie de vivre leur mobilité durable ? « Il n'y a pas une seule réponse à la question de savoir ce que sera la station du futur, souligne Chantal Carlioz. Mais, tous ensemble, nous voulons proposer des expériences exclusives, personnalisées et innovantes afin d'offrir aux visiteurs le voyage de leurs rêves. »

Vivement demain mais, malgré cela, la route d'accès à quelques stations risque parfois d'être encore longue cet hiver.

« Pour nous, la gratuité du tunnel est vitale »

Les élus et les habitants de la vallée du Carol n'en finissent pas de tirer la sonnette d'alarme. Trop fréquente à leurs yeux, la fermeture de la route du col de Puymorens met en péril la vie locale.

Jean Rigot, le maire de Porté-Puymorens, à la lisière des Pyrénées-Orientales, de l'Ariège et de l'Andorre, n'est pas homme à baisser les bras mais cela fait des années qu'il a du mal à trouver le sommeil. À l'origine, en 1994, la construction du tunnel du Puymorens était censée faciliter la circulation lorsque la neige rend la route impraticable. Las ! l'espoir a vite tourné court. L'accès au col n'est plus maintenant fermé les jours où les conditions atmosphériques sont très mauvaises mais aussitôt que la météo indique un risque de neige.

Jean Rigot et les habitants de la vallée du Carol maudissent ce principe de précaution qui isole le centre de vacances Altitude 2 000 et une habitation particulière, mais pas seulement. Il a des effets économiques négatifs et inquiétants sur la station village de Porté-Puymorens dont les dix remontées mécaniques, pour 40 km de pistes de ski et 900 mètres de dénivelés, attirent en temps normal 500 skieurs par jour, lesquels font vivre la vallée durant toute l'année. Au total, ce sont les dix-neuf communes de la communauté de communes Pyrénées Cerdagne qui en subissent le contrecoup.

« Ce tunnel, nous avons contribué à le financer mais pas pour qu'on nous impose de l'emprunter dès que la route n'est recouverte que d'une petite couche neigeuse et qu'il suffirait d'avoir des pneus neige ou de mettre des chaînes pour franchir le col sans péril », dénonce Jean Rigot. Coût de l'opération pour les automobilistes : 6,80 euros le passage et 13,60 euros l'aller-retour. « Ce péage s'ajoute au prix du forfait de ski ! », s'insurge encore le maire de Porté-Puymorens qui en craint les conséquences sur la fréquentation de la station. Circonstance aggravante : la route du col a été classée en N3, c'est-à-dire que le déneigement ne s'y fait plus qu'« en dernier recours ».

LE PROJET DE LOI « MOBILITÉS » ARRIVE AU PARLEMENT

L'enclavement des territoires de montagne reste une réalité. Or, un massif qui n'est pas pénétré ni irrigué par les voies de transport est un massif contourné et donc abandonné…

Ainsi, les réseaux ferroviaires et routiers, portes d'entrée des massifs, sont parfois saturés ou en mauvais état, à l'image des lignes ferroviaires. Ces dernières, en raison des contraintes topologiques, sont pourvues d'un grand nombre d'ouvrages d'art (tunnels, viaducs…) parfois centenaires, qui ont besoin d'être modernisés.

C'est pourquoi l'accessibilité des territoires de montagne par la route, le rail ou le câble est une demande constante des élus. La montagne a besoin d'infrastructures et d'équipements adaptés, notamment pour des raisons de sécurité et de garantie d'accès en toute saison. Le développement du tourisme saisonnier a par ailleurs mis en évidence le sous-dimensionnement de certaines infrastructures routières ou de l'offre ferroviaire.

Face à cela, certains objectifs affichés par le projet de loi d'orientation des mobilités, dont l'examen commencera au Sénat début 2019, ne semblent pas en phase avec les priorités et les revendications des populations de la montagne dont l'équipement de base n'est pas achevé, qu'il s'agisse de :

- ***La sortie de la dépendance automobile.*** En accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales pour organiser des services tels que l'autopartage, le covoiturage ou encore le transport à la demande.
- ***L'accélération de la croissance des nouvelles mobilités.*** L'ouverture des données de l'offre de mobilité sera mise en œuvre de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021. Le texte encadre aussi le développement de nouveaux services : trottinettes en libre-service, vélos ou scooters sans station d'attache.
- ***La réussite de la transition écologique.*** Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports, le projet de loi a pour but de multiplier par cinq, d'ici 2022, les ventes de voitures électriques et de stopper, d'ici 2040, la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre. Un fonds « vélo » sera créé à hauteur de 350 millions d'euros afin de lutter contre les ruptures de pistes cyclables, pour généraliser le marquage des vélos, pour lutter contre le vol et introduire une indemnité kilométrique.
- ***La progression des investissements dans les infrastructures de transport.*** 13,4 milliards d'euros sont prévus pour la période 2018-2022 et 14,3 milliards d'euros de 2023 à 2027. Pour l'essentiel, ces investissements seront consacrés à l'entretien et à la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, à la désaturation des grands nœuds ferroviaires et au désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

Les élus de la vallée n'en finissent pas d'interpeller les décideurs, notamment Vinci – le gestionnaire du tunnel – et de solliciter les sénateurs des Pyrénées-Orientales, François Calvet et Jean Sol. Ils réclament avec force la gratuité du tunnel lorsque la route du col est fermée. Pour l'heure, en vain. « Alors que la saison hivernale commence, nous sommes encore obligés d'attendre, déplore Jean Rigot. Or, pour notre station village et même pour notre communauté de communes, c'est vital. » Une pétition a été lancée. Elle a recueilli 1 700 signatures. « On attend d'en avoir 2 000 pour la porter à la ministre des Transports, madame Borne », avertit le maire de Porté-Puymorens.

LA MISE EN SOMMEIL DES TRAINS DE NUIT

Véritables portes d'entrée aux stations de ski, plusieurs trains de nuit constituaient une alternative au train à grande vitesse et permettaient aux voyageurs de profiter jusqu'au dernier moment des pistes de ski. En dépit de la mobilisation des élus de la montagne, les demandes de maintien de ces lignes, au moins en période hivernale, n'ont pas été complètement entendues par le gouvernement.

Entre août et octobre 2016, les trains de nuit Paris–Bourg-Saint-Maurice et Paris–Saint-Gervais ont notamment cessé leur activité. L'année suivante, Paris–Hendaye–Tarbes et Paris–Nice de nuit ont également disparu. À ces heures, ne demeurent que les liaisons Paris–Briançon et Paris–Rodez/Latour-de-Carol parce que les décideurs ont jugé qu'il n'existait pas d'autre solution suffisamment satisfaisante pour ces territoires.

Le 22 septembre dernier, à sa descente du train de nuit en gare de L'Argentière-les-Écrins, la ministre des Transports, Élisabeth Borne, a en effet annoncé le renouvellement de la convention entre l'État et la SNCF qui devait prendre fin en 2020 : « Je vous annonce qu'elle sera reconduite au-delà, ce qui veut dire que ces trains de nuit continueront », a assuré la ministre. Les territoires de montagne concernés en ont pris acte.

La nouvelle carte des zones agricoles défavorisées entre en vigueur cette année

Après quatre ans d'allers-retours entre Paris et Bruxelles, la nouvelle cartographie des zones agricoles défavorisées s'appliquera à la campagne d'indemnité compensatoire de handicaps naturels (ICHN) 2019. La nouvelle approche, fondée principalement sur des critères biophysiques comme pour le zonage montagne qui est le seul à rester inchangé, est parvenue à maintenir dans le zonage l'essentiel des piémonts.

La dernière version de la nouvelle carte des zones agricoles défavorisées simples avait été transmise par la France à la Commission européenne en juin. Cette dernière lui a donné son aval le 11 décembre. L'accord porte non seulement sur la délimitation mais également sur la revalorisation du dispositif géré, en principe, à enveloppe constante et par conséquent menacée d'une réduction par bénéficiaire du montant de l'indemnité compensatoire de handicap allouée, du fait de l'élargissement substantiel du nouveau zonage.

Cette réforme laisse intact le zonage montagne (et le barème ICHN qui lui est associé) puisqu'il était jusqu'ici le seul à se baser sur des critères physiques objectifs et constants. Mais le maintien dans le dispositif des zones de piémont (qui disparaissent en tant que telles) constituait un enjeu non négligeable. De ce point de vue, la plupart d'entre elles sont maintenues.

Les zones de piémont se trouvent ainsi reprises, soit en tant que zones soumises à des contraintes naturelles (ZSCN), soit en tant que zones soumises à des contraintes spécifiques (ZSCS) qui tiennent soit à l'élevage extensif, soit à l'environnement et au paysage, soit à l'homogénéité territoriale.

Pour chacune de ces catégories, afin de délimiter au mieux les territoires agricoles défavorisés, un « réglage fin » qui prend en considération le chargement en bétail ou bien le rendement par hectare au regard des moyennes nationales de production brute standard (PBS) s'est ajouté aux critères biophysiques imposés par la réglementation européenne.

De ce fait, les piémonts exclus sont assez rares et nombre d'entre eux connaissent même un élargissement. Ainsi, dans les Pyrénées, les coteaux entre les gaves sortent du dispositif, tandis que la vallée du gave d'Oloron y fait son entrée, comme dans les Alpes, le sillon de la vallée de l'Isère et la Combe de Savoie qui abrite le lac du Bourget.

Un second aspect de la révision des zones agricoles en difficulté tient aux possibilités de financement des ICHN qui leur sont associées, et notamment pour les aides dégressives d'accompagnement en 2019 et 2020 pour les agriculteurs sortant du dispositif. Sur ce point, la négociation avec la Commission a abouti à des possibilités de majoration de l'enveloppe non négligeables : non seulement cette aide devra être calculée sur la base du montant de l'ICHN de la programmation 2014-2020 – et non pas de la précédente programmation comme cela était envisagé jusqu'ici – mais elle pourra représenter en 2020 jusqu'à 40 % du montant de l'aide, au lieu des 20 initialement prévus. Enfin, les jeunes agriculteurs déjà installés dans les communes sortantes conserveront le bénéfice de la majoration de la dotation jeune agriculteur (DJA) qui leur a été attribuée, sans remise en cause des aides allouées.

Retrouvez les cartes et la liste des communes classées en zones défavorisées simples sur http://agriculture.gouv.fr/aides-aux-exploitations-classement-en-zone-defavorisee

ALEXMX/ISTOCK.400IS.COM

Présentation de la feuille de route du gouvernement

Le gouvernement et l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep) ont publié le 16 juillet 2018 une feuille de route relative à la 5G en France.

La 5G est un ensemble de technologies hertziennes correspondant à la cinquième génération du standard pour la téléphonie mobile. Validée par l'International Telecommunication Union et le consortium 3GPP (3rd Generation Partnership Project), elle doit entrer en vigueur officiellement en 2020 même si des expérimentations sont d'ores et déjà lancées.

Enjeu stratégique pour l'industrie française, la compétitivité de l'économie, l'innovation et pour les services publics modernisés, la 5G nouvelle génération pour les réseaux mobiles apportera des débits jusqu'à dix fois supérieurs à ceux de la 4G, pour des échanges de données beaucoup plus rapides, ainsi qu'un temps de réponse divisé par dix, pour des communications ultra-fluides. Elle permettra en outre une densité de connexion (nombre d'objets qui peuvent communiquer simultanément sur le réseau) multipliée par dix pour le développement des objets connectés.

Enfin, la 5G sera également un moteur de numérisation pour toute l'économie. Elle pourra être employée dans des secteurs très variés : l'énergie, la santé, les médias, les transports, l'industrie. Par exemple, elle pourra concerner dans la ville intelligente et connectée le contrôle du trafic routier ou encore l'optimisation énergétique. Le véhicule autonome et connecté pourrait également être concerné avec des possibilités de pilotage à distance ou de transmission de données. Elle pourrait enfin permettre de nouveaux usages susceptibles de renforcer la compétitivité des secteurs industriels comme le pilotage à distance des outils ou le renforcement de la connectivité des machines. Pour le grand public, la 5G permettra de démocratiser le streaming vidéo 3D.

La feuille de route du gouvernement fixe trois objectifs : d'une part le lancement de plusieurs pilotes sur différents territoires afin d'accueillir des premières mondiales d'application de la 5G dans les domaines industriels. D'autre part, l'attribution de nouvelles fréquences afin d'avoir un déploiement commercial dans au moins une grande ville dès 2020. Enfin, la couverture des principaux axes de transport en 5G d'ici 2025.

> « La 5G nouvelle génération pour les réseaux mobiles apportera des débits jusqu'à dix fois supérieurs à ceux de la 4G, pour des échanges de données beaucoup plus rapides. »

Pour ce faire, quatre chantiers vont être lancés :

- la libération et l'attribution des fréquences radioélectriques pour les réseaux 5G ;
- le développement de nouveaux usages ;
- le déploiement accompagné des infrastructures de la 5G ;
- la transparence et le dialogue sur les déploiements de la 5G et l'exposition du public.

Sur ce dernier point, un comité national de dialogue relatif aux niveaux d'exposition du public aux champs électromagnétiques de l'Agence nationale des fréquences (ANFR) a été constitué. Ce comité réunit l'ensemble des parties prenantes : associations, opérateurs et constructeurs, représentants des collectivités locales (dont l'ANEM) et représentants de l'administration. Il s'est réuni le 12 décembre dernier pour la première fois.

Les premières expérimentations sont en cours ou prévues à Belfort, Bordeaux, Douai, Grenoble, Lannion, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Toulouse et Sophia Antipolis. Le gouvernement et l'ARCEP ont annoncé le déploiement de onze nouvelles expérimentations sur l'Île-de-France, incluant notamment trois cas d'usage sur le véhicule connecté.

Ouvert à tous, le guichet pilote 5G est accessible sur le site de l'Arcep : www.arcep.fr

Un début de saison hivernale encourageant

Si la saison de ski a commencé fin novembre pour certains grands domaines comme Val-Thorens, pour la grande majorité, il aura fallu attendre le 15 ou le 22 décembre pour descendre les premières pistes de la saison. Fin décembre, le taux des réservations était positif, de quoi encourager les stations de ski qui ont su aussi s'équiper pour gérer les débuts de saison parfois difficiles.

Les premières tendances des réservations d'hébergement pour la saison 2018-2019 ont été dévoilées fin novembre par l'Observatoire national des stations de montagne, composé de l'Association nationale des maires des stations de montagne (ANMSM) et d'Atout France. Elles étaient plutôt encourageantes et se sont confirmées. Au 20 décembre, le taux d'occupation des hébergements pour les vacances de Noël avait atteint 73 %. Ces estimations montrent que les touristes restent fidèles à la montagne. Au total, le taux d'occupation prévisionnel des hébergements locatifs sur l'ensemble de la saison et des massifs s'élève, fin décembre, à 49 %. En moyenne, plus d'un logement sur deux était déjà réservé dans les Alpes du Nord (51 %), 40 % dans les Alpes du Sud et 35 % dans les Pyrénées.

C'est un signe encourageant qui s'explique. Tout d'abord, les hébergeurs ont su s'adapter aux nouveaux modes de consommation. Les réservations à la semaine du samedi au samedi ne sont plus l'unique possibilité. De plus en plus d'hébergeurs proposent des séjours de plus courte durée afin d'accueillir les touristes n'ayant pas le temps ou les finances pour rester une semaine. Cette nouvelle offre de lits touristiques est une aubaine pour la montagne qui se démocratise de plus en plus grâce aux plateformes de vente en ligne du type Airbnb. On compte également de plus en plus d'acteurs de montagne qui proposent des séjours clés en main, à l'image de l'École de ski française (ESF) qui vient de lancer cette année son site de réservation en ligne permettant de choisir en quelques clics l'hébergement, le cours de ski, le forfait et le matériel adapté.

Par ailleurs, certaines stations se sont équipées pour fabriquer de la neige de culture en l'absence de précipitations mais à condition que les températures soient basses. Cette technique permet d'offrir aux touristes une garantie neige. C'est également un plus indéniable pour l'embauche des saisonniers. Les stations se souviennent de certains Noël avec peu de neige. Ces conditions avaient créé des difficultés pour l'embauche des salariés. Les élus de la montagne, dans le cadre de la loi montagne du 28 décembre 2016, ont amélioré la situation en permettant aux régies, pour une durée expérimentale de trois ans à compter de la promulgation de ladite loi, d'être soumises au régime de l'activité partielle. En effet, les régies dotées de la simple autonomie financière étaient, jusqu'à présent, les seules à ne pas pouvoir en bénéficier. Les Direccte[1] la leur avaient toujours refusée au motif que faute de personnalité morale, elles n'étaient pas distinctes de la commune et se trouvaient ainsi soumises aux règles de droit public alors même que l'activité exercée entrait dans le champ concurrentiel et constituait un service public industriel et commercial (SPIC). La loi montagne, par souci d'harmonisation, leur a permis d'en bénéficier. En contrepartie, les stations doivent analyser les possibilités de développement économique de leur station afin de compenser la baisse d'activité et de mettre en place une démarche active et territorialisée de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences pour sécuriser les parcours professionnels des salariés saisonniers. Une évaluation de l'impact de cette expérimentation sera réalisée par le gouvernement au plus tard six mois avant le terme de l'expérimentation, soit juillet 2019. Un dossier à suivre !

(1) Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

La motion prédateurs du Congrès de Forcalquier fait réagir le ministère de l'Agriculture

Après avoir transmis, au lendemain du Congrès de Morteau en octobre 2018, la motion adoptée au sujet des prédateurs, le directeur de cabinet de Didier Guillaume, le ministre de l'Agriculture, a fait parvenir à l'ANEM une réponse très détaillée se référant aux motions qui lui avaient déjà été adressées sur ce thème l'année précédente, lors du Congrès de Forcalquier d'octobre 2017. Malgré le décalage, il n'en demeure pas moins que ce courrier livre la vision du ministère sur les politiques conduites en matière de prédateurs (en distinguant nettement le loup et l'ours) et ses possibilités d'évolution au regard des difficultés générées par les prédations. Il nous a paru intéressant de porter à la connaissance de nos lecteurs l'intégralité de son contenu et d'y apporter en marge quelques commentaires.

LE TEXTE DE LA LETTRE ADRESSÉE PAR LE MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

« Par courrier en date du 25 octobre, vous avez appelé l'attention du ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation sur deux motions adoptées lors du 33e Congrès de l'Association nationale des élus de la montagne. L'une d'entre elles concerne les prédations dues au loup et à l'ours.

Le loup et l'ours sont des espèces « strictement protégées » au titre de la convention de Berne et de la directive européenne « habitats, faune, flore ». Pour autant, la détresse des éleveurs dont les troupeaux sont soumis à ces prédations est réelle et compréhensible. L'État est à leurs côtés.

L'expansion du loup dans un contexte d'activités pastorales remet en question la vitalité de certains territoires. C'est pourquoi depuis 2004, les plans nationaux d'actions (PNA) précisent le dispositif de soutien aux éleveurs pour protéger leurs troupeaux et autoriser le prélèvement de loups. En 2017, 23,5 millions d'euros ont été versés à 2 200 éleveurs pour protéger leurs troupeaux et 1 048 arrêtés autorisant des tirs ont été pris, aboutissant à l'élimination de 41 loups.

Face à l'augmentation du nombre de victimes constatée ces dernières années (plus de 11 000 en 2017, soit une augmentation de 46 % en quatre ans), l'État renforce ce type de dispositif avec le PNA loup 2018-2023. Ce PNA a été élaboré avec l'ensemble des partenaires concernés, notamment les représentants de la profession agricole[1].

Nous avons collectivement des devoirs : d'une part, protéger la biodiversité et, d'autre part, permettre au pastoralisme d'atteindre ses objectifs économiques, garantir l'aménagement des espaces ruraux et le lien social indispensable à la vie de nos territoires. Nous nous devons donc collectivement d'assurer un compromis entre ces objectifs. Nous y concourons avec ce nouveau PNA.

Ce PNA porte de réelles avancées afin de concilier au mieux l'activité d'élevage avec la présence du prédateur. Le ministre souhaite souligner les principales orientations retenues. Nos engagements en matière de biodiversité nous obligent à permettre au loup d'atteindre un état de conservation favorable. Un objectif de viabilité de 500 loups a été fixé. Quand il sera atteint, les modalités de gestion des populations actuelles seront réexaminées[2].

Comme l'a exprimé le président de la République lors de ses vœux au monde agricole le 25 janvier 2018, ce nouveau PNA doit être articulé autour « d'un éleveur placé au centre de la montagne, en réfléchissant à la place du loup dans les écosystèmes qui lui préexistent ». Aussi, l'éleveur doit pouvoir protéger son troupeau. Pour cela, nous avons souhaité faire évoluer la réglementation sur les tirs de loups.

Celle-ci permet, désormais, de pratiquer des tirs de défense et de prélèvement sans protection préalable des troupeaux dans certains secteurs. Elle donne également le droit aux éleveurs de continuer à pratiquer les tirs de défense simple au-delà du plafond annuel de toute l'année. Figurent également une libéralisation des modes de tir, notamment du tir de défense simple avec canon rayé, et un accès plus rapide au tir de défense renforcée. L'autorisation de pratiquer des tirs d'effarouchement sans autorisation administrative est également accordée.

Le renforcement des pouvoirs des préfets pour une gestion adaptative et de proximité améliorera l'efficacité de ce dispositif.

Concernant le dispositif de protection des troupeaux, les évolutions sont à la fois la prise en charge à 100 % du coût du berger salarié (contre 80 % dans le PNA précédent), le soutien à l'attractivité du métier de berger et au recrutement des bergers, ainsi qu'une réflexion avec les conseils régionaux sur le soutien au pastoralisme dans les Alpes et le Massif central. L'accompagnement technique sera également revu. Une brigade mobile de bergers expérimentés, un réseau technique « chiens de protection » et un observatoire de l'efficacité des mesures de protection seront mis en place.

Une autre évolution concerne la liaison faite entre la protection des troupeaux et l'indemnisation des dommages. Il s'agit d'une obligation européenne qui impose la souscription au dispositif de protection des troupeaux : il en va de l'efficience du dispositif qui repose aussi sur l'échelle territoriale de mise en œuvre de la protection. Ce principe sera déployé progressivement. Par exemple, il ne sera pas mis en place dans les nouvelles zones de présence du loup[3].

Nous avons œuvré collectivement pour l'évolution du PNA loup. Sa gouvernance a été rénovée et un suivi sera mis en œuvre de façon à mieux associer les parties prenantes.

En ce qui concerne l'ours, le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, a annoncé en mars 2018 vouloir renforcer le noyau occidental de la population ursine, avec l'introduction de deux femelles dans la partie occidentale des Pyrénées. Cette introduction porte à 45 le nombre d'ours présents dans la totalité des Pyrénées. Cette mesure s'inscrit dans le cadre du plan d'actions ours publié le 9 mai 2018 et

DES AFFIRMATIONS QUI APPELLENT DES COMMENTAIRES

(1) Il est abusif de présenter le PNA comme le résultat d'une concertation constructive puisque le projet a été dévoilé *in extremis* aux partenaires en séance et avec peu de modifications intégrées par la suite.
(2) Il s'agit sans doute là de l'annonce la plus concrète puisqu'elle laisse envisager sans ambiguïté la possibilité de revenir sur les modalités de gestion actuelle alors que l'objectif des 500 loups est d'ores et déjà atteint selon les derniers comptages de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).
(3) Autre affirmation importante de ce courrier, la conditionnalité des aides à la protection des troupeaux ne sera pas exigée dans les territoires où le loup vient d'arriver.
(4) L'argument selon lequel une majorité écrasante de l'opinion est favorable à l'ours ne saurait faire oublier que les populations de son territoire d'implantation lui sont particulièrement hostiles.
(5) Il est intéressant de relever que contrairement à ce qui se pratique pour le loup, la conditionnalité des aides ne semble pas exigée. S'agit-il d'un gage de la volonté du ministère d'accorder une priorité réelle à la pérennité du pastoralisme ?

fait suite à une consultation du public menée en février 2017 montrant que 86 % des personnes (à l'échelle de l'ensemble du pays) sont favorables à la présence de l'ours[4].
Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation aide et continuera d'aider les éleveurs à protéger leurs troupeaux contre la prédation de l'ours[5], avec des mesures de protection telles que le gardiennage, l'installation de clôtures et les chiens de protection.
Le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire continuera de prendre en charge l'indemnisation des dégâts causés aux troupeaux. L'ensemble des mesures déployées doit aboutir à ce que l'ours ne constitue pas un facteur de fragilité supplémentaire pour l'élevage.
Par ailleurs, le ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation et celui de la Transition écologique et solidaire ont commandé une mission d'audit par les corps d'inspection de l'Environnement et de l'Agriculture sur les mesures d'accompagnement des éleveurs confrontés à la prédation et aux difficultés du pastoralisme.
Les préconisations issues de ces travaux sont attendues prochainement. Elles doivent nous guider collectivement afin de parvenir à une coexistence apaisée de la présence de l'ours et du pastoralisme sur le territoire des Pyrénées. Le ministre a pleinement conscience des problèmes induits par la prédation et est déterminé, avec l'ensemble du gouvernement, à agir dans le sens de la sauvegarde du pastoralisme, dont le maintien est déterminant pour le bon développement économique, social et écologique de nos territoires.
Je vous prie de croire… »

LES DATES

14 janvier
Rentrée parlementaire

16 janvier
Table ronde sur l'accès aux services publics dans les territoires à l'Assemblée nationale

30 janvier
Examen en commission des affaires économiques à l'Assemblée nationale de la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires

L'ÉLU DU MOIS

JEAN ARRIUBERGÉ : MONTAGNE PYRÉNÉES…

Membre du Comité directeur depuis 2010, Jean Arriubergé est un élu pyrénéen d'une grande constance.
Natif d'Ogeu-les-Bains, il est devenu maire en 1995 de sa commune d'adoption où il s'est établi après son mariage : Haut-de-Bosdarros, village de montagne des Pyrénées-Atlantiques de 320 habitants dont le point culminant a la particularité de ne pas dépasser les 500 m (445 m) d'altitude.
La commune fait partie des sept communes de montagne sur les 29 que compte la communauté de communes du Pays de Nay, forte de 28 000 habitants.
Depuis 2011, le territoire du Pays de Nay a entrepris un important processus de fusion entre ses maîtrises d'ouvrage. En matière de distribution et d'assainissement de l'eau, la prise de compétence par la communauté de communes au 1er janvier 2018 a permis l'intégration des services au sein de celle-ci.
Jean Arriubergé s'investit aussi au niveau départemental en tant que conseiller, avec Valérie Cambon du canton d'Ouzom, Gave et Rives du Neez. Membre de la commission permanente et de la commission développement et attractivité des territoires, il s'emploie à conforter le travail engagé avec le comité départemental du tourisme sur la base du schéma départemental 2016-2020 afin de promouvoir les destinations Béarn Pyrénées et Pays basque.
Enfin, il exerce depuis de longues années les fonctions de trésorier au sein de l'Association départementale des élus de montagne (Adem 64), créée en 1974, bien avant l'ANEM. Résultant d'une initiative strictement locale, cette association révèle et entretient une véritable dynamique locale entre les élus de la montagne au sein des Pyrénées-Atlantiques.
Il est également membre de la conférence territoriale de l'action publique de la région Nouvelle-Aquitaine pour le compte de l'ANEM. Il sera un des facilitateurs du prochain congrès de l'ANEM qui se tiendra dans le département.

COMITÉ DIRECTEUR

Le nouveau Comité sur les rails

À la suite du renouvellement opéré par l'assemblée générale lors du 34e Congrès de l'ANEM à Morteau, le nouveau Comité directeur a tenu sa première réunion à l'Assemblée nationale le 13 décembre. Outre les dossiers d'actualité, plusieurs décisions ont été prises pour faire évoluer l'organisation de l'Association.

D'abord, un bilan positif du Congrès de Morteau a été dressé : plus de 600 congressistes venus des six massifs métropolitains, de la Réunion et de la Martinique, la présence du ministre en charge des Collectivités territoriales, Sébastien Lecornu, la présence de la radio éphémère Couleurs montagne et de nombreuses reprises dans la presse régionale et nationale.
Plusieurs décisions d'ordre interne ont ensuite été prises. La première concernait la réélection de Jean Picchioni au poste de trésorier. Ensuite, le calendrier des réunions à venir du Comité directeur jusqu'au prochain congrès a été arrêté et le principe de l'accélération des réunions départementales a été acté. Enfin, un groupe de travail restreint pour réfléchir à un nouveau mode d'organisation locale de l'Association a été mis en place. Constitué de la présidente, Annie Genevard, de la secrétaire générale, Jeanine Dubié, et du délégué général, Pierre Bretel, il comprendra également six membres du Comité directeur représentant les six massifs métropolitains, et devrait se réunir une ou deux fois d'ici mars avant de présenter ses recommandations. L'objectif est à la fois d'identifier un mode de fonctionnement de l'Association au niveau local permettant une plus grande proximité avec ses adhérents et de garantir un taux d'adhésion élevé dans lequel est enracinée sa légitimité.
Quant aux thèmes d'actualité, la question des prédateurs a une fois de plus été abordée pour confirmer l'exaspération croissante ressentie par la population, les élus et les éleveurs, révélatrice de l'urgence d'une réelle reconnaissance et prise en compte de leur réalité par l'État.
La réunion se tenant au lendemain de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de finances pour 2019, cela fut également l'occasion de passer en revue les diverses mesures budgétaires intéressant la montagne (voir page 4) et de retravailler certains amendements en vue de la nouvelle lecture.

BANQUE des TERRITOIRES

Caisse des Dépôts GROUPE

L'intérêt général a choisi sa banque

Pour moderniser les territoires et lutter contre les inégalités qui les touchent, pour agir concrètement au service de l'intérêt général et faire que la transformation de notre pays profite à tous, la Caisse des Dépôts crée une structure unique : la Banque des Territoires.
La Banque des Territoires apporte des solutions de financement et d'accompagnement sur mesure à tous ses clients : collectivités locales, entreprises publiques locales, organismes de logement social et professions juridiques.

banquedesterritoires.fr

@BanqueDesTerr