

Projet de loi mobilités : plusieurs avancées pour la montagne

Le Sénat devrait adopter le 2 avril le projet de loi d'orientation sur les mobilités débattu en séance depuis le 19 mars. Au cours de celle-ci, plus d'une douzaine d'amendements proposés par l'ANEM avaient été déposés. Un tiers d'entre eux ont été adoptés.

Trois des quatre amendements proposés par l'ANEM et adoptés par le Sénat portent sur l'article 1^{er} du projet de loi qui transforme le droit des transports en droit des mobilités et organise les politiques publiques dans ce domaine. Il s'agit d'un article particulièrement important qui affiche la spécificité des problématiques de mobilité en montagne. Figurent au nombre des objectifs, le désenclavement et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs par la fluidification du trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

De même, a été insérée la consultation du Conseil national de la montagne et des comités de massif en matière de réalisation et de gestion des infrastructures et d'organisation des transports publics.

Le quatrième amendement engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire afin d'éviter, par exemple, la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire (seuls deux trains de nuit subsistent qui desservent Briançon et Rodez depuis Paris) ou

encore la fermeture de gares TGV. Adopté contre l'avis du rapporteur et celui du gouvernement, cet article devra faire l'objet d'une forte mobilisation à l'Assemblée pour être maintenu dans le texte final.

Plusieurs amendements préparés par l'ANEM visaient également à rétablir la possibilité pour les collectivités territoriales de fixer une limitation de vitesse autre que 80 km/h sur leur réseau de voirie. Ils ont été retirés au profit d'un amendement visant le même objectif. Celui-ci habilite le président du conseil départemental (pour les routes départementales) aussi bien que le préfet (pour les routes nationales), à fixer sur tout ou partie de leur domaine routier respectif et, après avis de la commission départementale de la sécurité routière, une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le Code de la route.

POUR UNE ÉCOLE DE LA CONFIANCE RESPECTUEUSE DE L'EXISTANT

L'ANEM a été auditionnée par le sénateur des Pyrénées-Atlantiques, Max Brisson, rapporteur du projet de loi pour une école de la confiance. Au sujet de la création des établissements publics locaux des savoirs fondamentaux prévue par la future loi de la confiance, la présidente et la secrétaire générale de l'Association, Annie Genevard et Jeanine Dubié, ont rappelé que celle-ci ne devait pas porter atteinte au réseau actuel des écoles de montagne. Elles ont également rappelé l'importance de faire respecter l'article 15 de la loi montagne lors de l'élaboration de la carte scolaire par tous les directeurs académiques de l'Éducation nationale quand apparaît l'hypothèse d'une fermeture de classe. La future loi de la confiance ne doit pas porter atteinte au réseau actuel des écoles de montagne.

L'ANEM PLAIDE POUR PLUS DE VISIBILITÉ NUMÉRIQUE

Dans le cadre de la Conférence annuelle des territoires connectés organisée par l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep), une table ronde sur la couverture mobile du territoire s'est tenue à Paris à la Bibliothèque François Mitterrand le 26 mars. La présidente de l'ANEM, Annie Genevard, y a participé aux côtés de Hervé Maurey, sénateur de l'Eure et président de la commission aménagement du territoire du Sénat, Didier Casas, président de la Fédération française des télécoms (FFT), et Laurent Rojey, directeur de l'Agence du numérique. À cette occasion, elle a rappelé que l'ANEM avait su faire bouger les lignes en faisant accepter aux opérateurs de s'engager avec l'État sur l'objectif du



New Deal de couverture numérique mobile du territoire et la volonté constante de l'Association pour progresser sur ce dossier. En ce qui concerne le dispositif de couverture ciblée, elle a notamment demandé une plus grande visibilité de la part des opérateurs sur l'avancement de leur déploiement.

La Conférence des territoires connectés est l'occasion de faire annuellement le point sur l'aménagement numérique des territoires.

LA MONTAGNE INTÉGRÉE DANS LES OBJECTIFS DU SYSTÈME DE SANTÉ

Un amendement proposé par l'ANEM a été adopté dans le cadre des débats, en première lecture à l'Assemblée nationale, sur le projet de loi relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé. Il précise dans l'article 1^{er} que l'État tient compte des spécificités des territoires de montagne dans la fixation des objectifs pluriannuels de capacité d'accueil des formations aux métiers de la santé. En effet, l'accès aux soins en montagne est

un sujet prioritaire qui nécessite, compte tenu de l'évolution de la démographie médicale et des nouveaux modes d'exercice, des mesures d'accompagnement ou d'incitation efficaces et spécifiques en montagne. Les zones de montagne sont particulièrement touchées par le phénomène de désertification médicale. Il est donc nécessaire de tenir compte des inégalités d'accès aux soins dans les territoires isolés de montagne.

UNE LOI POUR CRÉER LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

Le Sénat devrait adopter début avril le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA).

Le texte procède en premier lieu à la fusion des deux départements préexistants pour leur substituer un nouveau type de collectivité, la Collectivité européenne d'Alsace. Cette dernière est considérée comme un premier cas d'exercice du droit à la différenciation. Le projet de loi la dote ainsi de compétences additionnelles adaptées aux enjeux spécifiques de son territoire, notamment en termes d'insertion socio-économique dans le bassin rhénan et de coopération transfrontalière. Celles-ci portent sur la coopération transfrontalière, le bilin-

guisme, le tourisme et le transfert des routes nationales et autoroutes non concédées. Le texte voté par le Sénat y a ajouté la possibilité d'exercer, à titre expérimental, les compétences de la région en matière d'aide aux entreprises, celle de créer une taxe spécifique sur les poids lourds, de même que le maintien des financements de l'État via les contrats de plan État-Région (CPER) des infrastructures transférées.

Le texte doit maintenant être débattu à l'Assemblée nationale en vue d'une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021.



La création de la Collectivité européenne d'Alsace, à compter de 2021, se présente comme le premier exemple concret de droit à la différenciation.