

Contribution complémentaire de CIPRA France à la consultation Programme Montagne – ANCT

Le 15 janvier 2021

Au-delà de ces recommandations conjointes, CIPRA France a souhaité adresser un certain nombre de propositions qui s'appuient d'une part sur son accompagnement de collectivités locales à travers notamment le réseau de communes Alliance dans les Alpes, d'autre part la connaissance de dispositifs et politiques européens dont la Convention alpine et la SUERA. Afin de faciliter la prise en compte de nos propositions par les services de l'ANCT, la suite de notre réponse s'organise en suivant la trame soumise aux membres du Comité de massif des Alpes : 1. Analyse des besoins - 2. Les initiatives remarquables et les actions engagées. Notre analyse et les initiatives mentionnées s'appuient principalement sur des exemples alpins, notre territoire d'intervention.

1. Analyse des besoins

1.1. Typologie des sites et vulnérabilité au regard du changement climatique

Le quatrième rapport sur l'état des Alpes, coordonné par le Secrétariat permanent de la Convention alpine en coopération avec la Présidence française du groupe d'experts ad hoc⁵ en 2014, constitue un ouvrage de référence sur « Le tourisme durable dans les Alpes ». Sur la base de cinq aspects, les montagnes (M), les ressources (R), l'accessibilité (A), le caractère saisonnier (S) et l'intensité touristique (I), la Convention alpine identifie sept principaux types de tourisme alpin à l'échelle de l'arc alpin :

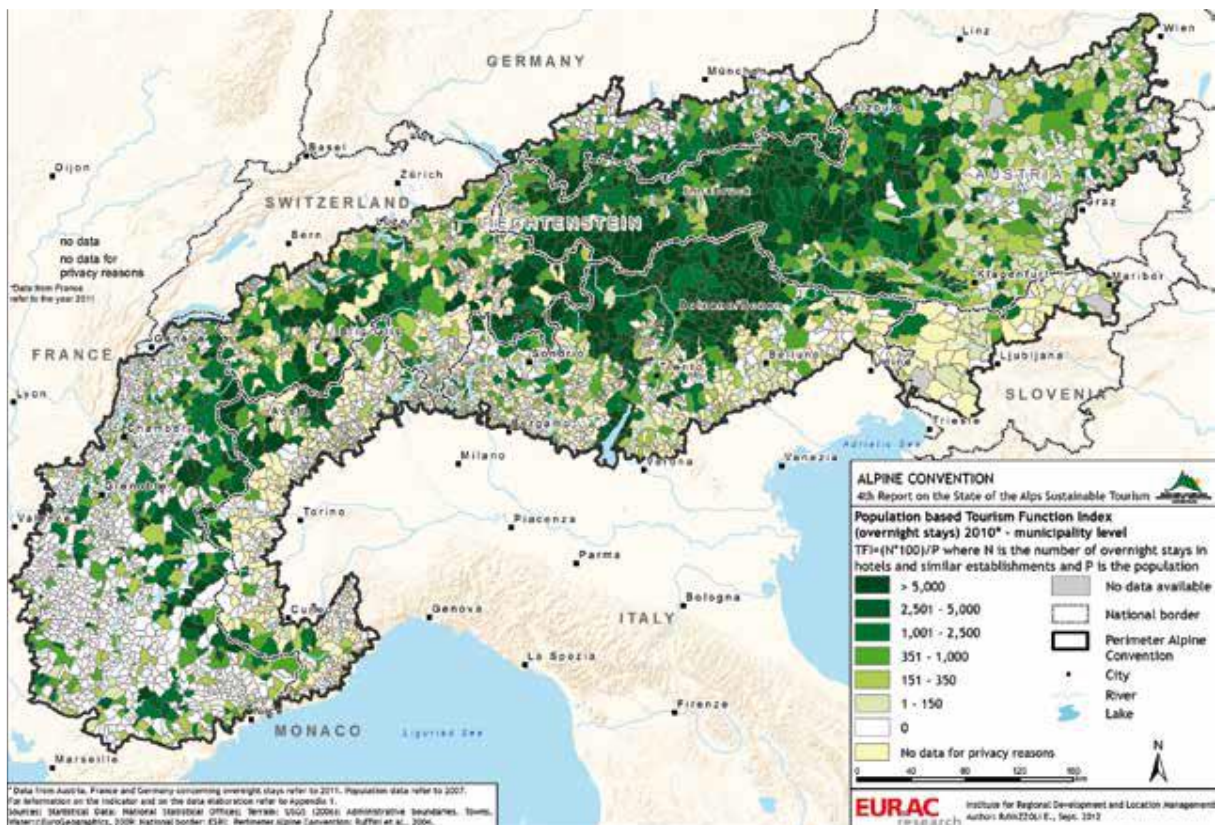
- Type 1 : *les destinations estivales au pied des montagnes*
- Type 2 : *les destinations santé* proposant des remèdes et traitements médicaux dans un environnement montagneux
- Type 3 : *les destinations expérience nature*, représentées notamment par les parcs naturels, offrent la possibilité d'observer la nature alpine

⁵ Convention alpine. Signaux alpins – Edition spéciale n°4. Le Tourisme durable dans les Alpes. Rapport sur l'Etat des Alpes, 2013



- Type 4 : *les villes et villages alpins* offrent à leurs visiteurs une vaste gamme d'offres culturelles très compétitives tout en pouvant associer des excursions vers les montagnes proches
- Type 5 : *les destinations toutes saisons dans les zones internes de montagne* attirent aussi bien les amateurs de ski en hiver que d'une vaste gamme d'activités liés au sport et à l'environnement, au bien-être et à la culture en été
- Type 6 : *les stations de ski*, leur emplacement en haute altitude et la neige garantie de décembre à avril font de la saison d'hiver la principale et parfois la seule base de l'économie touristique
- Type 7 : *le tourisme toutes saisons dans les montagnes de bordure* permet des séjours de courte durée et les déplacements à la journée en provenance des métropoles et des villes alpines ; qui se chevauchent avec les séjours plus longs des vacanciers.

Nous renvoyons le lecteur au quatrième rapport sur l'état des Alpes qui, à travers une étude SWOT complète, analyse les contraintes et les menaces qui pèsent sur chacune de ces formes de tourisme. Dans notre présente proposition, nous retenons une typologie simplifiée par rapport à celle de la Convention alpine, celle-ci pouvant être lue en filigrane à travers l'intensité touristique (voir carte ci-dessous).



Le taux de fonction touristique par rapport à la population (nuitées) est un indicateur de la demande. Quand il y a un grand nombre de nuitées et peu d'habitants, le TFT est élevé (vert foncé). Dans les Alpes françaises, on distingue nettement les Alpes internes.



Les sites touristiques aménagés basant leur économie sur les sports de neige essentiellement (stations de ski).

Les sites touristiques aménagés basant leur économie essentiellement sur les sports de neige (stations d'altitude ex-nihilo de la Tarentaise par exemple) ne semblent pas les plus vulnérables face aux effets du changement climatique d'ici 2050 notamment en ce qui concerne la réduction de l'enneigement. La Convention alpine précise au contraire que « les grands domaines à haute altitude pourront maintenir leur position sur un marché en réduction ». Les principales difficultés proviennent des enjeux de mobilité liés au déplacement de la clientèle étrangère sans exclure des événements extrêmes pouvant impacter des territoires de dimension variable.

Les sites touristiques aménagés qui constituent des régions à moyenne ou forte intensité touristique qui attirent en été et/ou en hiver (stations villages de basse et moyenne altitude, zone de lacs et cours d'eau, lieux remarquables).

Pour les sites touristiques aménagés, les principales difficultés reposent sur la réduction de l'enneigement en hiver et la réduction de la ressource en eau en été. Le manque de neige impacte d'ores-et-déjà les stations villages de basse et moyenne altitude ce qui fragilise l'emploi et l'économie. « Les groupes locaux de parties prenantes issus du monde du ski ne favoriseront pas les démarches d'adaptation prévoyant d'autres sports que le ski et seront par conséquent une entrave à l'innovation pendant la saison hivernale » (Convention alpine, 2014). La raréfaction de la ressource en eau impactera certaines zones touristiques basées sur les sports d'eau douce (rivière Drôme) où se concentreront les touristes en recherche de fraîcheur, synonyme de pression supplémentaire pour les milieux aquatiques.

Les territoires de montagne peu ou faiblement aménagés pour le tourisme qui constituent des régions d'intensité touristique de très faible à modérée. Pour les montagnes non aménagées ou faiblement aménagées, le changement climatique pourrait à l'inverse constituer une opportunité pour le tourisme. Les populations à la recherche de fraîcheur lors des canicules pourront être amenées à rechercher des milieux et paysages préservés. Cependant les destinations situées proches des grandes agglomérations deviennent de plus en plus des zones de résidences secondaires, de retraite ou des zones dortoirs empêchant le maintien ou l'installation de jeunes et la création d'activité dans ces territoires.



Catastrophe de la Roya (d'après reportage de France inter, 2 janvier 2021)

<https://www.franceinter.fr/environnement/trois-mois-apres-la-tempete-alex-le-debut-d-un-chantier-sans-fin-dans-la-vallee-de-la-roya>

Début octobre 2020, la tempête Alex ravageait plusieurs vallées des Alpes-Maritimes dont celle de la Roya. Première conséquence, la mort de neuf personnes à ce jour et la destruction de l'infrastructure routière avec sept routes coupées, dix ponts pulvérisés, trente-cinq kilomètres endommagés et l'isolement des communes concernées. Environ 400 personnes ont déjà quitté Tende qui compte 2 200 habitants, tandis que 10 enfants sur 120 ont quitté l'école de Breil.

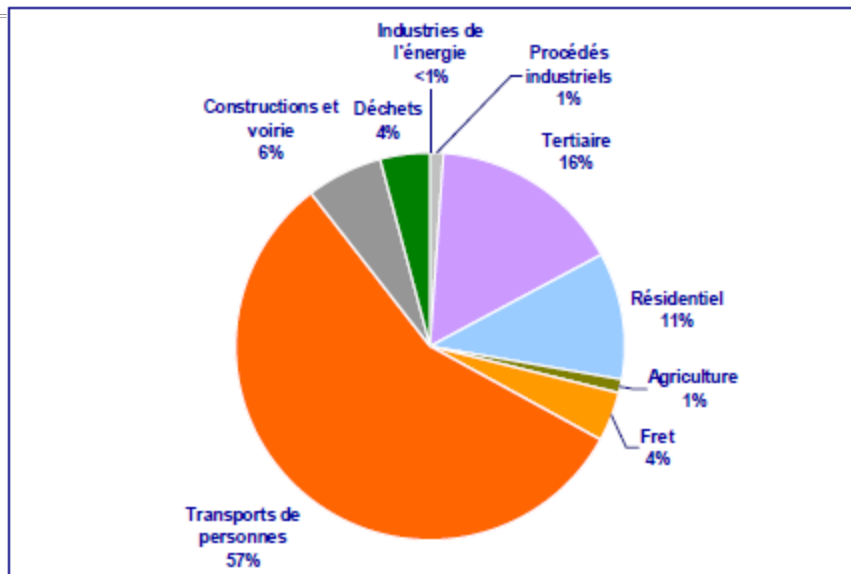
L'activité touristique de ces vallées est remise en cause à moyen terme. La reconstruction de l'infrastructure routière estimée à 500 millions d'euros devrait durer plusieurs années. Les lits des cours d'eau profondément bouleversés (canyon de la Maglia comblé) ne sont pour certains plus praticables pour les activités aquatiques ce qui mettra à mal les professionnels du secteur.

Le train Nice-Tende, appelé le train des Merveilles, qui a bien mieux tenu que la route apparaît désormais comme une ligne de vie pour acheminer les personnes et les marchandises, les gares devenant le poumon des activités d'entraide, de solidarité et à terme de déplacement des touristes.

Ces vallées pourraient constituer un terrain privilégié pour s'orienter vers un tourisme durable.

1.2. Priorité des transitions

L'ANMSM a réalisé dès 2010 un bilan carbone des stations de montagne dans le cadre de la charte de développement durable. Réalisé auprès de 10 stations de montagne, il constitue la meilleure estimation des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique en montagne. Ce diagnostic met en lumière le rôle prépondérant de deux activités : le transport représente 57% des émissions et les usages énergétiques des bâtiments 27%.



https://www.mountain-riders.org/upload/editor/files/CP_Bilan%20Carbone%20Stations.pdf

➤ Mobilité et transport

En regardant dans le détail, 44% des émissions sont le fait du déplacement des visiteurs étrangers, 19% des visiteurs français qui utilisent majoritairement la voiture et 37% des résidents permanents. La part des émissions générées par le train ne représente que 1% des émissions totales des visiteurs, 10% pour le bus, 35% pour l'avion et 54% pour la voiture.

Le tourisme dépend de l'accessibilité de la destination et de la mobilité au sein de celle-ci ; **sans mobilité pas de tourisme**. Dans le même temps, les transports représentent la première source d'émission de gaz à effet de serre et génèrent des nuisances (pollution de l'air, bruit) dommageables aussi bien aux habitants qu'aux touristes.

La mise en place de solutions de transport autres que l'automobile doit être encouragée notamment par l'usage des transports en commun depuis les bassins émetteurs de clientèle jusqu'aux territoires de montagne (derniers kilomètres). Une cohérence des politiques locales (derniers kilomètres) et des politiques nationales et régionales sera recherchée : inutile de mettre en place des trains sans permettre aux touristes de rejoindre leur lieu final d'arrivée et inversement inutile de mettre en place un dispositif de liaison du dernier kilomètre sans desserte nationale. Les efforts pour permettre les déplacements dans les derniers kilomètres serviront la population locale.

En ce sens, les dernières orientations nationales et régionales comme le soutien au train de nuit (Paris/Briançon) et la relance potentielle de lignes tant au niveau national (Paris/Nice) qu'international (maillage européen des trains de nuit) ou encore la modernisation de l'infrastructure existante (Etoile ferroviaire de Veynes, train des Merveilles) semblent aller dans le bon sens.

Les initiatives locales d'usage du train pour un développement touristique des territoires (Train des pignes, coopération de l'Etoile ferroviaire de Veynes) pourraient permettre d'accompagner le développement de nouvelles formes de tourisme et de couvrir les derniers kilomètres. Voir à ce sujet Partie 2 : Initiatives.



Proposition 1 : agir sur les mobilités permet à la fois la réduction des émissions de gaz à effet de serre (atténuation) et de développer d'autres formes de tourisme alliant plusieurs modes de transport comme le train, le car, l'itinérance à pied, à vélo (adaptation).

➤ **Démographie**

Sur la base de notre introduction commune avec d'autres associations : « **Penser au-delà du tourisme, la montagne comme un territoire à vivre** », l'enjeu est de permettre le maintien des populations locales et de favoriser l'installation de nouvelles populations, de jeunes actifs en particulier.

Nous proposons que le Programme Montagne soutienne aussi des projets de territoires de montagnes à vivre, à habiter, à travailler (artisanat, agriculture, culture, ...) qui auront pour conséquence des retombées positives en matière de tourisme. Autant de gages d'attractivité touristique, qui viennent répondre aux nouvelles aspirations de la clientèle pour qui la montagne est porteuse de sens, d'authenticité, qu'elle soit française ou étrangère. (Voir à ce sujet partie 2 : Initiatives).

Ostana : dynamisme d'un village italien

Le réseau de communes 'Alliance dans les Alpes' a organisé une visite de la commune d'Ostana auprès de ses membres. Cette commune ne comptait plus que cinq habitants au début des années 1980. Le dynamisme d'un maire et d'une équipe municipale portant une politique axée sur la valorisation des patrimoines culturels et architecturaux a permis d'accueillir de nouveaux habitants et de redonner vie au village. Comme le souligne René Perier, membre du Conseil de développement du PNR des Préalpes d'azur et participant du voyage d'étude: « le développement du tourisme devient la résultante d'un développement local à travers un tourisme de séjour et la présence de visiteurs et voyageurs qui participent à l'équilibre économique des services aux habitants. Le Maire chaleureux, particulièrement volubile dans la présentation de plusieurs décennies de développement local, n'a pas, ou du moins ne l'ai-je pas entendu citer le tourisme parmi les moteurs de ce développement ».

Proposition 2 : sortir du tout tourisme et encourager la création, l'innovation dans d'autres domaines afin d'induire de nouvelles formes de tourisme. Comme nous le verrons à travers un certain nombre d'initiatives, ce processus est déjà à l'œuvre tout en restant encore dispersé. Ce changement de paradigme implique des besoins d'expertise et d'ingénierie que nous préciserons dans les parties 4, 5 et 6.

1.3. Des projets de tourisme durable

Le quatrième rapport sur l'état des Alpes décrit et analyse finement les enjeux du tourisme durable, ses définitions et propose des options, des outils et la mise en place de projets de coopération. Tout en renvoyant le lecteur à ce document, quelques points sont à noter.



Le rapport précise que le terme de « tourisme durable » est moins un domaine en soi que l'application des objectifs du développement durable au tourisme, de même qu'ils sont appliqués à d'autres secteurs (transports, énergie, agriculture, etc.) ». Le rapport préfère parler de « développement durable du tourisme ».

Ceci nous amène à considérer la définition du développement durable donnée dans le rapport de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement de l'Organisation des Nations Unies, dit rapport Brundtland, où cette expression est apparue pour la première fois en 1987, « le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Par rapport à la définition du tourisme durable proposée par l'Organisation Mondiale du Tourisme, le développement durable considère l'enjeu des générations futures comme majeur.

Comment la génération actuelle peut-elle aider et encourager les initiatives portées par des jeunes, générations futures, dans des montagnes où la neige et l'eau ne seront plus systématiques ?

Pragelato : un exemple de projet de reconversion touristique en Italie

La commune de Pragelato a accueilli une délégation des membres d'Alliance dans les Alpes en 2018. Cette commune italienne a accueilli l'épreuve de saut à ski durant les Jeux Olympiques d'hiver de Turin en 2006. Face à la diminution de l'enneigement et la verrue laissée par le tremplin, la nouvelle municipalité a réorienté le tourisme de la commune. Elle a fait le choix de réduire l'activité de ski alpin et de jouer sur la complémentarité avec la station de Sestrières voisine, de supprimer une partie des tremplins de ski, pour développer une politique basée sur la valorisation de l'environnement et de la biodiversité, de l'artisanat, de l'agriculture et de la gastronomie.

1.4. Besoins d'expertises identifiés, modalités d'appui et échelle géographique/administrative

Suite aux élections municipales de 2020, CIPRA France a rencontré une vingtaine de maires et élus des Alpes françaises afin d'identifier leurs besoins.

Un enjeu largement partagé par les maires rencontrés est celui de la posture des habitants dans un contexte de démocratie locale, où, une fois l'équipe municipale élue, charge à elle d'assurer la mise en œuvre de son programme et la gestion des affaires courantes. En dehors des sites fortement aménagés dont les grandes stations de ski, bon nombre de territoires alpins disposent de peu de ressources en ingénierie et de moyens financiers limités, la charge de travail étant particulièrement importante pour les élus. Par ailleurs, certains acteurs du territoire (habitants, collectifs, entreprises) sont porteurs d'idées et d'innovation (voir partie Initiatives) synonyme de renouveau pour les territoires de montagne. Partant du constat que les transitions souhaitées ne pourront s'opérer qu'à la condition de réunir tous les acteurs à



tous niveaux (individus, acteurs publics ou privés, collectifs comme associations), il convient de faciliter l'émergence de projets collectifs.

Proposition 3 : financement de prestations d'études et de conseils permettant la compréhension et la sensibilisation aux enjeux de l'adaptation du tourisme au changement climatique ; l'expression de la créativité dans les territoires ; l'implication des habitants dans la vie locale ; l'appui au changement de comportements

La question des ressources financières, le "nerf de la guerre", est l'une des principales préoccupations des élus. Si les idées et envies ne manquent pas, la recherche des moyens pour concevoir et mettre en œuvre les projets est une difficulté rencontrée par bon nombre de territoires. Il peut par ailleurs être plus simple d'obtenir des financements pour des investissements lourds que pour des investissements d'appoint et du fonctionnement. Au-delà de la technicité nécessaire pour effectuer une demande de financement, c'est d'abord l'identification des sources de financements possibles qui s'avère délicate, les élus manquant de formation et d'informations sur les dispositifs existants.

C'est plus largement l'enjeu de l'ingénierie territoriale qui se pose, les communes exprimant notamment des difficultés en termes de méthodologie : comment concevoir et porter un projet ? Quelles structures et acteurs mobiliser et à quel moment ? Comment mettre en œuvre des démarches participatives ? Comment porter et animer un projet dans la durée ?

Proposition 4 : formation et informations des élus sur les financements possibles, les structures et acteurs à mobiliser, la méthodologie de projets favorisant l'émergence de nouvelles coopérations.



2. Initiatives remarquables

2.1. Initiatives

Désignation de l'initiative	Porteur	Périmètre et lieu	Objet	Financeurs Prestations
Mobilité et transports				
<p>Plusieurs exemples montrent le besoin de structuration des mobilités pour penser à la fois les transports du quotidien (habitants) et le transport des touristes. La coopération du train des pignes ainsi que la coopération de l'Etoile ferroviaire de Veynes invitent à penser les mobilités avec le soutien de plusieurs échelons administratifs.</p> <p>Parmi les nombreux exemples de parcours du dernier kilomètre, ceux de la Vallée de la Clarée (05) et de Bourg-Saint-Maurice (73) montrent que les initiatives qui perdurent dans le temps s'accompagnent d'un système de financement qui voit souvent l'utilisateur payer. L'interdiction de circulation paraît indispensable pour permettre un report fort de la circulation vers les navettes.</p>				
<i>Initiative 1 Coopération Train des Pignes</i>	Pays A3V, Pays Vallées d'Azur Mercantour, Pays Dignois	Chemins de fer de Provence reliant Nice à Digne	Le projet de coopération autour des Chemins de fer de Provence a pour ambition de mener des actions de valorisation de la ligne de train afin de faire bénéficier les villages des retombées.	Projet de coopération Leader 2013-2015 entre les trois pays avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le CG des Alpes de Haute-Provence. Investissements pour la rénovation des voies



				par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
Site web, contact et coordonnées : http://www.pays-a3v.net/paysa3v/index.php/actions/mobilite				
Contact pour la Communauté de communes Alpes Provence Verdon (anciennement Pays A3V) : contact@ccapv.fr				
<i>Initiative 2</i> <i>Coopération</i> <i>Etoile</i> <i>ferroviaire</i> <i>de Veynes</i>	Collectivités locales (Grenoble Alpes Métropole, Communauté de communes du Diois, etc.), associations et usagers (Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes, etc).	L'étoile ferroviaire de Veynes compte 4 branches (Veynes/Briançon, Gap/Grenoble, Veynes/Marseille et Veynes/Valence qui assurent la liaison entre les Alpes du nord et les Alpes du Sud et accueille le Train d'Equilibre du Territoire ou train de nuit Paris/Briançon	Le projet de coopération a rassemblé des élus, des agents des collectivités, des usagers, des associatifs, des professionnels afin de déterminer un plan d'actions pour redynamiser les territoires en s'appuyant sur le train et inversement favoriser le train par une politique territoriale. À l'issue de la rédaction d'un manifeste pour une coopération de l'Etoile ferroviaire de Veynes plusieurs actions sont engagées ou s'engagent. Coopération Leader entre les Communautés de communes du Diois et du Buëch-Dévoluy autour d'un projet de tourisme culturel sur le Veyn'art, train touristique et culturel. Lancement d'une étude de revitalisation de la ligne Grenoble/Gap en lien avec les territoires sous l'impulsion de Grenoble Alpes Métropole et de la Communauté de communes du Trièves.	Appui technique de CIPRA France pour la préparation du manifeste de coopération de l'Etoile ferroviaire de Veynes. Projet de coopération Leader pour le Veyn'art. FNADT/CIMA pour l'étude de revitalisation de la ligne Grenoble/Gap (lancement à confirmer).
Page web Manifeste de coopération de l'Etoile de Veynes : https://www.cipra.org/fr/cipra/france/actions/cooperation				
Contact : Stéphane Loukianof (Communauté de communes du Trièves), Grenoble Alpes Métropole, Alain Matheron (Président de la Communauté de communes du Diois).				



Contact : france@cipra.org				
<i>Initiative 3, derniers kilomètres dans la Vallée de la Clarée (05)</i>	Communauté de Communes du Briançonnais	Vallée de Névache (05)	La route départementale entre Névache et Laval est interdite à la circulation en été entre Névache ville haute et Laval. Un système de navettes, dont navette hybride, est désormais proposé par la Communauté de communes du Briançonnais (avec le soutien du département des Hautes-Alpes et de la commune de Névache) au coût de 4 euros l'aller/retour. La fréquentation en 2019 est de 81 798 voyageurs.	Communauté de communes du Briançonnais et Département des Hautes-Alpes
Site web : www.ccbrianconnais.fr/navettes-haute-claree				
Contact : accueil@ccbrianconnais.fr				
<i>Initiative 4 : dernier kilomètre entre les Chapieux et la Ville des Glaciers (73)</i>	Commune de Bourg-Saint-Maurice	Trajet entre les Chapieux et la Ville des Glaciers	Le trafic routier touristique entre les Chapieux et la Ville des Glaciers rend cette portion de route étroite dangereuse. Dès 2002, la commune de Bourg-Saint-Maurice a mis en place un système de navette gratuit puis payant (3,50 euros) tout en interdisant l'accès aux véhicules. Sur la base de 20 navettes par jour, 6 900 personnes ont été transportées en 2019.	
Site web : www.lesarcs.com/randonnee/les-chapieux.html				
Contact : Office de tourisme de Bourg-Saint-Maurice				



Démographie. La montagne, comme un territoire à vivre.

Les initiatives dans les domaines agricoles, de l'artisanat, de la culture, etc. sont nombreuses dans les territoires. Soutenus ou pas par des financements publics, elles montrent que les transitions sont déjà en cours. Elles sont génératrices d'emplois et respectueuses de l'environnement, génèrent de la vie dans les territoires et ont un impact direct ou indirect sur le tourisme. Trois exemples ont été sélectionnés parmi d'autres. La créativité dans les territoires de montagne doit être accompagnée à travers des structures d'appui à l'entrepreneuriat comme par exemple Coodyssée dans les Hautes-Alpes ou encore Oxalys dans les Bauges. Une dizaine d'entreprises se sont installées dans une ancienne colonie de vacances sur le plateau du Vercors (La Jolie Colo). Un collectif redonne vie au village de Saint-Martin-de-la-Cluze en reprenant une épicerie/restaurant pour les habitants et les visiteurs.

<i>La Jolie colo</i>	Autrans-Méaudre en Vercors	Autrans-Méaudre et territoires proches	À Autrans-Méaudre en Vercors, un collectif a investi l'ancienne colonie de vacances d'Echarlière, un bâtiment de 1 200 m ² sur 5 hectares de terrain. À la fois hôtel d'entreprises, tiers-lieu ouvert à tous et habitat groupé, il regroupe 9 entreprises dans les domaines de l'agriculture, de l'énergie, de la photographie, etc.	Soutien par la Communauté de communes du Massif du Vercors, le programme Leader et la Fondation RTE
----------------------	----------------------------	--	--	---

Site web : <https://fr.calameo.com/read/0054399686fbfabbe4685>

Contact : lajoliecolo@gmail.com

<i>Coodyssée, l'entreprise partagée</i>		Gap et dans les Hautes-Alpes	La coopérative Coodyssée est une coopérative située dans les Hautes-Alpes. Elle offre un cadre juridique, économique, social et humain où les réussites individuelles font la réussite collective et où la réussite collective favorise les réussites individuelles. Historiquement la SCOP s'interrogeait sur la problématique de l'emploi pour de nombreux Haut-Alpins : saisonnalité, pluriactivité, temps partiels, isolement des bassins d'activités, emplois	Financement Leader, Région SUD
---	--	------------------------------	--	--------------------------------



			atypiques. Elle compte aujourd'hui plus de 90 entrepreneurs dans les domaines de l'art et l'artisanat, l'environnement, l'habitat, la formation, etc.	
Site internet : https://www.coodyssee.fr/				
Contact : contact@coodyssee.fr				
<i>Epicerie, restaurant Chez Jeanne</i>			Les anciens propriétaires du café Jeanne ont accepté la candidature d'un groupe de neuf personnes associés au sein d'une coopérative d'intérêt collective (SCIC) dont la Mairie est partie prenante. Outre l'approvisionnement des habitants de Saint-Martin-de-la-Cluze en épicerie et produits locaux, le restaurant constitue le lieu de vie du village.	
Site : https://fr-fr.facebook.com/ChezJeanne.SaintMartin/				
https://www.liberation.fr/france/2016/12/26/a-saint-martin-de-la-cluze-les-rurbains-reinventent-l-epicerie-du-coin_1537553				





2.2. Programme Montagne, valeur ajoutée et complémentarité avec d'autres dispositifs

La cohérence des dispositifs existants reste parfois incomplète.

Le cadre proposé par la Stratégie de l'Union européenne pour la région alpine (SUERA) à l'échelle de l'arc alpin pourrait faire école. Il propose de concentrer les dispositifs financiers sur des objectifs communs identifiés à l'échelle européenne. La présidence française de la SUERA 2020/2021 a placé les questions environnementales (Ensemble pour une Région alpine durable) au premier plan parmi lesquelles la transition du tourisme tient une bonne place.

Il nous semble important qu'il y ait une cohérence entre d'une part les programmations, les financements provenant des différents dispositifs européens (FEDER), régionaux, départementaux et locaux et d'autre part le Programme Montagne qui viendrait en appui aux initiatives locales et enfin aux politiques nationales et européennes structurantes.

L'enjeu des mobilités constitue un bon exemple comme déjà cité précédemment. Le transfert des touristes par train ou cars du domicile jusqu'à la destination finale doit être organisé en articulant les politiques internationale, nationale et régionale (couvrant les mobilités du domicile au pied des montagnes) avec les politiques locales qui permettent l'acheminement dans les derniers kilomètres. Et inversement, on ne peut envisager l'investissement des collectivités locales dans le dernier kilomètre que si le transfert des touristes de leur domicile au pied des montagnes est porté par une politique structurante à l'échelon nationale voire européen.