

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE MIRIBEL ET DU PLATEAU

DÉBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE 2022

La succession de crises économiques, sociale ou énergétiques bouleverse nos équilibres et inquiète nos administrés. Le spectre de la stagflation nous ramène au milieu des années 70 lorsque, face au ralentissement de la croissance et à la montée de l'inflation, le Président Giscard d'Estaing proclamait « on n'a pas de pétrole mais on a des idées ». Qui aurait pu prédire que près de cinquante ans plus tard l'adage soit remis au goût du jour ?

Dans un contexte d'incertitude financière, force est de constater que les collectivités territoriales résistent plutôt bien, aidées en cela par le rôle d'assureur qu'a joué l'Etat ces deux dernières années. Ainsi, les dépenses des collectivités territoriales ont enregistré en moyenne, sur 2020 et 2021, une très faible augmentation, de l'ordre de 0.2%, ce chiffre cachant néanmoins de fortes disparités entre les échelons territoriaux. Ainsi, si les dépenses de fonctionnement sont en baisse pour les communes et les régions, elles augmentent de 3.8% pour les intercommunalités, du fait notamment de leurs prises de compétences. La CCMP n'échappe pas à cette dynamique nationale : si notre ratio de désendettement (4,6 années) reste largement inférieur aux moyennes nationales, notre taux d'épargne brute subit la hausse de nos dépenses de fonctionnement et la stagnation de nos recettes. Cette évolution était parfaitement prévisible et ainsi que je l'avais déjà rappelé l'année dernière, la réflexion sur notre fiscalité, qui est restée inchangée depuis près de 15 ans, en dehors de l'évolution légitime de la TEOM qui est, elle, affectée à un service particulier, et de la création du Versement Transport en 2012, sera nécessaire à l'avenir au regard des nouveaux services et équipements que nous déployons. Néanmoins, je n'ai pas souhaité, en accord avec les membres du bureau, pénaliser cette année le pouvoir d'achat de nos administrés et fragiliser la relance économique qui risque d'être fortement impactée par le coût des matières premières.

Dans le même temps, si l'Etat a mobilisé près de 3.7 milliards d'euros dans le cadre de France Relance et ainsi accompagné les collectivités à amortir le choc financier de la crise

sanitaire, la plupart des financements sont toutefois fléchés vers des logiques « urbaines » : 900 millions pour les infrastructures de mobilité, 250 pour l'inclusion numérique, 350 millions d'aides aux maires « densificateurs », 250 millions pour lutter contre les friches industrielles sans oublier l'obligation faite aux EPCI de rédiger un CRTE, un document de planification liant étroitement transition écologique et relance économique que nous avons cosigné avec l'Etat en septembre dernier et que nous allons devoir retravailler collectivement très prochainement pour tenir compte des contraintes financières imposées par les services de l'État. Il nous faut donc bien comprendre le mécanisme de la redistribution financière qui se joue actuellement : le renforcement des intercommunalités et la réflexion sur l'aménagement territorial sont intimement liés.

Ainsi que le notait l'INSEE en 2020, 11% de la population résidentielle déménage chaque année (contre 9% à l'échelle européenne). Et cette mobilité résidentielle accentue inexorablement l'urbanisation de la France : les communes de périphérie attirent aujourd'hui de plus en plus, voire même davantage que les villes-centres. Ainsi, en dix ans, entre 2007 et 2017, 2,8M de personnes supplémentaires ont été recensées dans l'une des 2467 unités urbaines du territoire, c'est-à-dire un ensemble de plusieurs communes partageant une zone de bâti et comptant au moins 2000 habitants. La Côte-d'Or, évidemment, n'échappe pas à ce phénomène. Si le phénomène d'attraction de la Métropole lyonnaise est indéniable, notre solde migratoire demeure lui aussi clairement positif sur ces 10 dernières années (+ 2000 habitants). Sur la Côte-d'Or, ces migrations se caractérisent de surcroît par un renforcement de la présence de certaines catégories sociales et démographiques : les 35-45 ans, souvent des cadres, arrivent sur le territoire tandis que le vieillissement de la population, s'il reste inférieur aux moyennes nationales, se renforce, la qualité du cadre de vie et de ses infrastructures confortant progressivement la présence des plus de 65 ans. Notre territoire n'est donc aucunement un territoire dortoir, comme bon nombre d'intercommunalités périphériques, mais a un dynamisme économique et socio-démographique qui lui est propre. Cet état de fait est ainsi un défi pour la cohésion sociale et territoriale et nous oblige à réviser nos politiques publiques (I) tout en gardant à l'esprit que l'urbanité de nos villages ne peut se concevoir sans avoir un véritable projet pour favoriser la mobilité de nos administrés (II).

I. Adapter nos politiques publiques à la nouvelle « civilisation périurbaine »

Ces mouvements de redistribution des populations vers les territoires périurbains confirment ce que d'aucuns appellent « l'extension de l'urbain », c'est-à-dire un mouvement d'intégration de la population dans une logique urbaine, marqué par une forte mobilité domicile-travail et par la constitution d'un écosystème territorial où se concentrent des fonctions d'usage alliant consommation et offre de loisirs. Depuis près de trente ans, une nouvelle économie s'est mise en place qui a redéfini non seulement les emplois mais aussi les paysages, les modes de vie, l'urbanisme de la Côtière. Cette « civilisation périurbaine » dont parle le politologue Jérôme FOURQUET se caractérise tout à la fois par le développement de périphéries commerciales qui dynamisent le territoire autant qu'il fragilise nos cœurs de village mais également par la poursuite de l'accession à la propriété dont le développement des pavillons urbains est le symbole le plus fort : la densification de nos villages est ainsi une opportunité mais également une menace urbaine qu'il ne nous faut pas subir. Dans cette perspective, renforcer l'attractivité de notre territoire passe par une réponse alliant déplacements doux, approche paysagère ou encore poursuite de notre offre sportive et culturelle. Il est donc impératif de tenir compte de cette poussée démographique des villes intermédiaires lorsque l'on se projette, de manière prospective, dans une vision de ce que sera la Côtière dans dix ou vingt ans.

Notre Plan de mandat se doit donc d'être ambitieux. Non pas pour la « gloriole », comme malheureusement certains ont pu le proclamer, mais bien parce que notre territoire est entré dans une profonde mutation que l'intercommunalité doit accompagner. En ce sens, le réaménagement du Forum des Sports, entamé il y a une quinzaine d'années et qui se poursuivra avec l'arrivée du complexe cinématographique au premier trimestre 2024, mais également celui de la Porte 5 dont la réalisation d'un carrefour à feux sur la RD1084a n'est que la première pierre, illustrent ces nouvelles formes d'urbanité, conjuguant lieux de divertissement et attractivité économique et commerciale. De nombreux autres projets répondent à ces impératifs : la réhabilitation de friches, sur Philips à Miribel ou sur TDF à Tramoyes, témoignent de cette nécessité de reconstruire la ville sur la ville et de cesser de l'étendre à l'infini. La réalisation du futur complexe de BMX à Thil dont le permis de construire vient d'être déposé ou encore la réalisation d'une passerelle modes doux à la

frontière entre Saint-Maurice-de-Beynost et Miribel pour laquelle les contraintes réglementaires sont levées les unes après les autres sont également d'autres exemples d'infrastructures qui correspondent à des nouveaux usages et à de nouvelles populations et offrent une nouvelle visibilité pour la Côtère. Bien sûr, les équipements et infrastructures essentiels à ce développement démographique sont également primordiaux : la future STEP de-Beynost ou la création d'une nouvelle déchèterie-ressourcerie sur le site Philips à l'horizon 2025-2026 en sont les exemples les plus prégnants.

Parallèlement à ces investissements, conséquents économiquement, il nous faut aussi poursuivre le développement de certaines politiques publiques qui contribuent à générer du lien social : c'est pourquoi nous travaillerons cette année au transfert du TALL, en l'inscrivant dans une réflexion plus générale sur le spectacle vivant et l'éducation artistique et culturelle tandis que nous veillerons à poursuivre la lutte contre les fractures sociales et numériques qui gangrènent notre société. L'ouverture de la Maison France Services, de manière temporaire à Saint-Maurice-de-Beynost début avril avant la création dans un an d'un pôle solidarité sur Miribel, est une réponse forte aux alertes de la Défenseure des droits sur l'inaccessibilité des services publics pour toute une frange de la population. Le renforcement du contrat de veille active sera également un enjeu important pour veiller à demeure un territoire inclusif et égalitaire. Nous accompagnerons également, de manière très volontariste, l'Institution Joséphine Guillon dans son projet de réalisation d'un second EHPAD et d'une résidence Autonomie aux Mimosas. Près de 900 000 euros seront ainsi proposés au budget pour, de manière pluriannuelle, renforcer le bien vieillir sur notre territoire.

En investissant près de 50M€ sur 5 ans, la CCMP soutient la dynamique économique, s'inscrit dans le temps long des politiques publiques et accompagne les mutations socio-démographiques de son territoire. Mais il est un enjeu, encore plus fort que les autres, dont j'aimerais dire un mot : la mobilité.

II. Accompagner les nouvelles mobilités pour favoriser le cadre de vie de la Côtière

De nombreux comportements apparaissent aujourd'hui comme anachroniques. Ainsi, comme l'a relevé une étude de l'INSEE publiée en janvier 2021, 42% des déplacements de moins de 1Km entre le domicile et le travail sont encore effectués en voiture. Pourtant, de nouvelles mobilités apparaissent : l'usage du vélo a ainsi gagné 50% entre 2015 et février 2020, s'établissant à 2,5% des trajets, principalement pour les déplacements entre 2 et 5km situés au centre de cœurs urbains. A l'échelle de la Côtière (3CM + CCMP), ce sont près de 100 000 déplacements interne qui sont réalisés chaque jour : 55% en voiture mais aussi 38% en marchant contre seulement 5% en transports collectifs. Si on se concentre sur la mobilité domicile-travail au sein de la CCMP, les actifs du territoire se répartissent entre les mouvements internes (28% vivent et travaillent sur le territoire), les déplacements vers la Métropole (53%) et 19% vers le Département de l'Ain. Surtout, la CCMP accueille quasiment autant de travailleurs qu'elle n'en « perd », et là aussi répartis entre les métropolitains et les aindinois de manière équitable.

Plusieurs réflexions peuvent alors être énoncées. D'une part, la mobilité domicile-travail demeure un enjeu fort : la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Inter-Entreprises sur le secteur de la Porte 5 sera une première réponse. Nous devons également tenir compte des interactions avec les territoires voisins. La mise en place de la Zone à Faibles Emissions sur la Métropole risque ainsi d'impacter durablement la manière de se déplacer sur le territoire et nous incite à réfléchir à des solutions efficaces sur le covoiturage, sur l'aménagement de nos parkings de gare, sur la transformation du TER en RER métropolitain, etc.... Sur ces sujets, nous avons besoin d'ingénierie et de lieux d'échanges. C'est pourquoi je proposerai prochainement à l'Assemblée d'adhérer au SMT AML, syndicat mixte ouvert qui travaille notamment sur ces problématiques mais qui a surtout pour objectif la possibilité d'une tarification zonale qui permettra à nos administrés de combiner plusieurs titres de transport et ainsi renforcer l'intermodalité sur notre territoire.

D'autre part, la problématique de la voirie, au cœur de nos débats de ces derniers mois, ne peut se limiter à l'état de la bande de roulement ou de ses accotements, pas plus qu'elle ne peut se limiter à la problématique de la desserte des zones d'activités. Si le diagnostic

technique des voiries de l'ensemble du périmètre intercommunal est nécessaire, il nous faut anticiper l'évolution des modes de déplacements et avoir une approche plus globale du problème soulevé par certaines communes ? En la matière, il nous faut accepter de prendre le temps d'aller plus loin plutôt que de se précipiter, et ce alors que nous ne mettons déjà pas en œuvre les outils à notre disposition : la mise en œuvre de notre Plan Global de Déplacements, délibéré en décembre 2016, est malheureusement souvent resté lettre morte dans nos communes alors que l'intercommunalité avait avancé sur ses projets. Nous nous devons, chacune, d'être volontaristes en la matière. A son échelle, la CCMP travaille actuellement pour proposer une offre de vélo en location longue durée sur le territoire que nous espérons déployer prochainement, sous forme de test, tandis que le réaménagement de la RD1084, véritable épine dorsale de notre territoire, fait l'objet d'une bonne collaboration entre les communes concernées afin d'allier une continuité de déplacements et une réflexion urbaine indispensable pour le cadre de vie de la Côtière.

A l'occasion de ce DOB, je tenais, vous l'avez compris, à insister sur la finalité de l'intercommunalité. Celle-ci n'est pas simplement la possibilité de faire à plusieurs ce qu'une commune ne peut faire seule. Elle n'est pas simplement un formidable outil financier qui permet d'accentuer la dynamique fiscale et de faciliter les reversements aux budgets communaux. L'intercommunalité, si elle peut naturellement aider à renforcer les liens entre les communes ou encore faciliter le déploiement d'actions de proximité en les coordonnant, a néanmoins un objectif différent : s'inscrire dans le temps long des politiques publiques et renforcer l'autonomie de son bassin de vie et de son bassin d'emploi face aux dynamiques socio-démographiques qui la contraignent. Combiner l'esprit communautaire et les logiques intercommunales, notamment en matière d'aménagement de l'espace, est un défi majeur que nous devons relever ensemble. En ce sens, nous ne pourrons pas faire longtemps l'économie d'un débat sur l'opportunité d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi). La grande majorité de nos enjeux et de nos actions convergent vers la nécessité d'une telle démarche et 2023 sera l'occasion de se déterminer sur cette volonté d'avancer collectivement vers une vision partagée de l'aménagement de notre territoire.

Chers collègues, je vous remercie pour votre écoute et vous invite au débat.