



15ème législature

Question N° : 536	De Mme Cendra Motin (La République en Marche - Isère)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >aménagement du territoire	Tête d'analyse >Article 3 LOM - Inclusion des communes de Nord-Isère	Analyse > Article 3 LOM - Inclusion des communes de Nord-Isère.
Question publiée au JO le : 22/01/2019 Réponse publiée au JO le : 30/01/2019 page : 503		

Texte de la question

Mme Cendra Motin appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'inclusion des communes situées à proximité de l'aéroport et la gare Saint-Exupéry dans l'établissement public ayant pour mission l'organisation des mobilités dans le bassin de mobilité lyonnais créé par l'article 3 de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités. L'avant-projet de la loi d'orientation des mobilités, dans son article 3, autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour créer un établissement public qui exercerait les missions d'une « autorité organisatrice des mobilités » sur un périmètre géographique intégrant le département du Rhône et la métropole de Lyon. Ce nouvel établissement permettra de clarifier et de faciliter la gouvernance de la mobilité dans et autour de la métropole de Lyon et favorisera ainsi la coordination et la continuité de l'organisation des déplacements sur l'ensemble du département du Rhône. Cependant, dans sa rédaction actuelle, l'avant-projet de loi exclut du périmètre de ce nouvel établissement plusieurs communes iséroises situées à l'est lyonnais et en immédiate proximité de la gare et de l'aéroport Saint-Exupéry : Janneyrias, à 7 km de la gare, Charvieu, Tignieu-Jamezieu ou Chamagnieu à une dizaine de kilomètres. Pour ces communes, la métropole lyonnaise constitue un véritable centre de gravité économique et sociale. Elle est aussi un *hub* multimodal auquel l'accès est essentiel pour tout déplacement de longue distance (plusieurs autoroutes, gares, aéroports). La zone entourant la gare de Saint-Exupéry revêt une importance particulière, tant par sa proximité et les différents modes de transports qu'elle regroupe, que par la présence d'un bassin d'emploi avec l'implantation de 3 500 entreprises. Cette importance a d'ailleurs été marquée par la création en 2015 d'un « espace interdépartemental Saint-Exupéry » composé de 20 communes, dont la moitié du Nord-Isère, dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ainsi, le projet « Plaine de Saint-Exupéry », qui vise à porter de grandes orientations stratégiques, de conduire et de coordonner les actions, et d'assurer le suivi des évolutions territoriales, est porté par un comité stratégique co-animé par l'État, la région, les départements et le pôle métropolitain, tout en associant des partenaires comme les intercommunalités, le SCOT, les structures organisatrices de transport et les chambres consulaires. Compte tenu de la localisation de Saint-Exupéry, un grand nombre des employés de la gare, de l'aéroport, mais également des entreprises implantées habitent dans les communes du Nord-Isère. Pourtant, cette gare et le bassin qui l'entoure restent peu accessibles pour les habitants du Nord-Isère qui, en l'absence de transports collectifs, n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour s'y rendre. En accord avec les grands objectifs de la loi LOM, tant socio-économiques qu'environnementaux, l'inclusion de ces communes dans le périmètre de l'établissement public des mobilités Lyon-Rhône apparaît essentiel. Elle permettra le désenclavement de celles-ci, notamment grâce à une desserte par un mode collectif d'accès à la zone de Saint-Exupéry. Au contraire, leur exclusion susciterait un accroissement des inégalités territoriales avec les communes rhône-alpines voisines, limiterait l'attractivité de ces territoires qui se trouverait coupé du bassin de mobilité qui est



pourtant le leur et ne contribuerait pas à la diminution de la pollution périurbaine. Alors, elle lui demande de confirmer que les communes du Nord-Isère située à proximité de la zone de Saint-Exupéry seront bien incluses dans le périmètre du nouvel établissement et bénéficier pleinement des avancées de sa réforme.

Texte de la réponse

INCLUSION DES COMMUNES DU NORD-ISÈRE DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ LYONNAIS

M. le président. La parole est à Mme Cendra Motin, pour exposer sa question, n° 536, relative à l'inclusion des communes du Nord-Isère dans le bassin de mobilité lyonnais.

Mme Cendra Motin. L'article 3 de l'avant-projet de la loi d'orientation des mobilités autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui exercerait les missions d'une « autorité organisatrice des mobilités » sur un périmètre géographique intégrant le département du Rhône et la métropole de Lyon. Ce nouvel établissement permettra de clarifier et de faciliter la gouvernance de la mobilité dans la métropole lyonnaise et alentour.

Cependant, dans sa rédaction actuelle, l'avant-projet de loi exclut du périmètre de ce nouvel établissement plusieurs communes iséroises situées à l'est lyonnais, dans la proximité immédiate de la gare et de l'aéroport Saint-Exupéry : Janneyrias, située à 7 kilomètres de la gare, Charvieu-Chavagneu, Tignieu-Jamezyieu ou Chamagnieu, à une dizaine de kilomètres. Pour ces communes, la métropole lyonnaise constitue un véritable centre de gravité économique et social. Elle est aussi un « hub » multimodal, auquel l'accès est essentiel pour tout déplacement de longue distance.

L'importance de cette zone a d'ailleurs été marquée par la création, en 2015, d'un « espace interdépartemental Saint-Exupéry » composé de vingt communes, dont la moitié du Nord-Isère, par la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Compte tenu de sa localisation, un grand nombre des employés de la gare, de l'aéroport, mais également des 3 500 entreprises implantées sur la Plaine Saint-Exupéry habitent dans des communes du Nord-Isère. Pourtant, cette gare et le bassin qui l'entourent restent peu accessibles à ces habitants qui, en l'absence de transports collectifs, n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour s'y rendre.

En accord avec les grands objectifs tant socio-économiques qu'environnementaux de la loi d'orientation sur les mobilités – LOM –, l'inclusion de ces communes dans le périmètre de l'établissement public des mobilités Lyon-Rhône paraît essentielle. Elle permettra leur désenclavement, notamment grâce à une desserte par un mode collectif d'accès à la zone de Saint-Exupéry. À l'inverse, leur exclusion susciterait un accroissement des inégalités territoriales avec les communes rhône-alpines voisines, limiterait l'attractivité de ces territoires, qui se trouveraient coupés du bassin de mobilité qui est pourtant le leur, et ne contribuerait pas à la diminution de la pollution périurbaine.

Madame la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, pourriez-vous me confirmer que les communes du Nord-Isère situées à proximité de la zone de Saint-Exupéry seront bien incluses dans le périmètre du nouvel établissement et bénéficieront pleinement des avancées de cette réforme ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.



Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire*. Madame la députée, vous avez bien voulu appeler l'attention de Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur un article de la LOM et sur l'inclusion des communes de Nord-Isère. Mme Borne ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

Le syndicat mixte des transports de l'agglomération lyonnaise – SYTRAL –, est un syndicat mixte d'un type créé par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains – SRU –, structure de coordination entre autorités organisatrices de transport. Le SYTRAL organise en outre pour le compte de ses membres l'ensemble des transports collectifs urbains et interurbains, avec une politique d'investissement et de contractualisation nécessitant un cadre stable.

Dans la continuité de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles – MAPTAM – et de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République – NOTRe –, qui prévoyaient déjà des dispositions dédiées qui ont récemment conduit à revoir les statuts du Syndicat, il est proposé de reconnaître pleinement sa spécificité et de le pérenniser par la loi, à l'instar d'Île-de-France Mobilités.

L'article 3 du projet de loi d'orientation des mobilités vise ainsi à créer, par ordonnance, un établissement public qui se substituera au SYTRAL dans son périmètre géographique et de compétences actuel.

Cependant, l'élargissement du SYTRAL à des communes limitrophes du Nord-Isère sortirait de son objet social originel et ne semble pas souhaitable. Cela ouvrirait en outre un débat beaucoup plus large, qui devrait nécessairement se tenir au niveau des intercommunalités et sur l'ensemble des territoires limitrophes du SYTRAL et pourrait s'étendre loin dans le département de l'Isère ou dans d'autres départements, comme l'Ain ou la Loire.

Des voies autres que la réponse institutionnelle peuvent être privilégiées pour répondre concrètement à votre préoccupation légitime quant à l'accessibilité de la métropole de Lyon et de la zone économique de l'aéroport Saint-Exupéry. Ces voies doivent être issues des volontés locales.

La première est celle de la coopération entre acteurs. La coordination des autorités organisatrices à l'échelle d'un bassin de mobilité est un volet essentiel du projet de loi d'orientation des mobilités. Les intercommunalités et les gestionnaires de voiries et de gares en sont des partenaires incontournables, comme le montre l'exemple du territoire du Nord-Isère.

La seconde voie est celle de l'association des employeurs aux politiques de mobilité, afin de responsabiliser davantage les entreprises et les collectivités. Le comité des partenaires proposé et le futur plan de mobilité employeurs doivent être autant d'occasions de dialogue pour améliorer les trajets entre le domicile et le travail.

Aujourd'hui, ces deux voies sont souvent un parent pauvre des politiques de mobilité en France, ce qui contribue à laisser de côté certains publics ou territoires. Elles ont largement alimenté nos réflexions et les réponses qui seront apportées à ces questions devront les conforter. Le Parlement aura l'occasion d'en débattre prochainement, lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités.

M. le président. La parole est à Mme Cendra Motin.

Mme Cendra Motin. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de cette réponse. J'appelle néanmoins votre attention sur ce que l'on pourrait appeler le « mille-feuilles des mobilités », assez voisin du « mille-feuilles territorial » : parfois, des frontières administratives limitent des mobilités ou des flux d'activités pourtant naturels, puisque ce sont ceux des bassins de vie de nos concitoyens. Dans le Nord-Isère, nous subissons fortement ce problème. Je pense que ce sera en effet une grande question dans le cadre de la loi LOM.

