

Janni boal

CONSEIL DE COMMUNAUTÉ

Bordeaux contre la périphérie

La première séance communautaire de l'année 2002 a été marquée par un débat récurrent sur la répartition des chantiers entre la ville-centre et la périphérie

BENOIT LASSERRE

L'année 2002 a débuté sans round d'observation hier matin au Conseil de communauté. Dès la première délibération, Alain Rousset a en effet dégainé une armoire qui resserrera certainement avant la mandature à venir, celle de répartition des fonds communaux entre Bordeaux et la périphérie.

Nous avons besoin d'équité », le président du groupe social à Alain Juppé qui, à vrai dire, n'attendait à cette escarmouche et donc préparé sa réplique. Démagogie anti-ville-centre traditionnelle dans chaque municipalité urbaine mais, à Bordeaux, elle a plus de prise parce que la ville-centre ne pèse qu'un tiers de la population alors qu'elle est forte dans d'autres intercommunalités comme Strasbourg, Lille ou Toulouse.

Sur le président de la Communauté urbaine, cette « guérilla » ne que nuire à l'agglomération. Au moment où celle-ci a au besoin d'être soudée dans une pétition nationale, voire européenne.

Alors que l'ordre du jour de cette première séance de l'année 2002 laissait penser qu'elle aurait vite bouclée, les élus se sont lancés dans un débat d'environ une heure.

« Je l'ai un peu cherché », reconnaît en coulisses Alain Juppé, néanmoins pas fâché de s'être expliqué en termes virils mais corrects avec son challenger socialiste d'avril dernier.

Lequel a répliqué en affirmant qu'il ne pouvait être soupçonné « d'anti-ville-centrisme » puisque, dit-il, « en tant que président de la Région, je fais tout pour renforcer le rôle de Bordeaux comme capitale régionale. »

Mais Alain Rousset n'en démord pas. Il veut plus de « lisibilité » dans les travaux qui sont votés au Conseil de Communauté.

« VIDER L'ABCÈS »

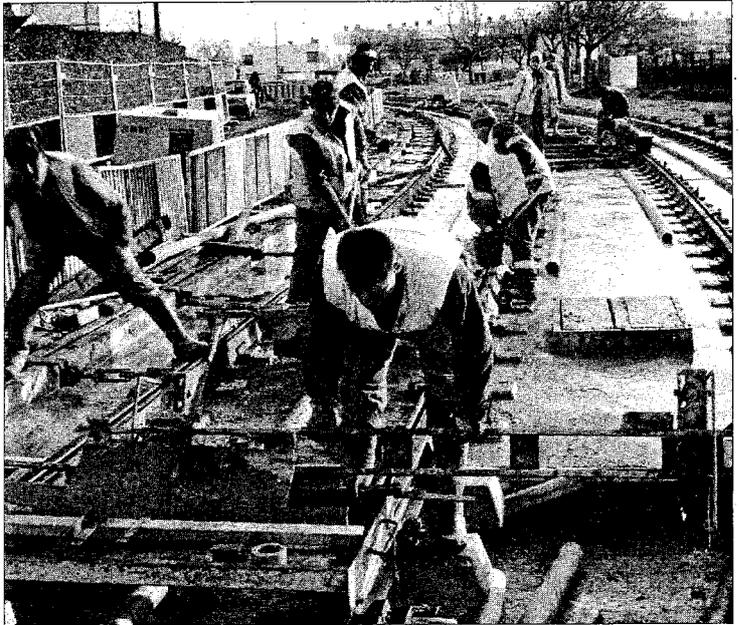
Alain Juppé, de son côté, a rappelé son engagement à publier à la fin du premier semestre un tableau de répartition des fonds communautaires entre les vingt-sept communes, non sans glisser qu'à Strasbourg, la Communauté urbaine prenait à sa charge la moitié du coût de fonctionnement de l'Opéra. Histoire de réintroduire l'éternelle question des dépenses de central-

ité dont le Vert Pierre Hurmic voudrait qu'elle fasse l'objet d'un débat au Conseil « pour vider l'abcès ».

Concernant les travaux de voirie — puisque ce sont eux qui génèrent souvent les tensions entre ville-centre et périphérie — le président de la commission concernée, le socialiste Alain David a rappelé que les travaux concomitants du tramway avaient fait l'objet de négociations, avaient été chiffrés et qu'il était difficile d'y revenir, même si son collègue de Blanquefort, Vincent Pellesse (PS), rappelle à juste titre que les maires nouvellement élus peuvent difficilement dire à leurs administrés : « Désolé, je ne peux rien faire, tout a été voté à la CUB ».

Soucieux d'apaiser le débat et surtout de le conclure, Alain Juppé émet l'hypothèse de créer un budget exceptionnel de voirie d'environ 16 M€ (100 MF) pour les communes qui ne profitent pas des travaux du tramway. Le mot de la fin reviendra quand même au RPR bordelais Henri Pons pour qui « il faut savoir arrêter un débat. Je crois que l'administration a une sacrée patience avec les élus » assure-t-il.

Les bonnes résolutions du Nouvel an, sans doute.



Alain Juppé a suggéré le déblocage d'un crédit exceptionnel de voirie au profit des communes qui n'ont pas bénéficié des travaux concomitants du tramway (Photo Claude Petit)

Bus : idéalistes contre réalistes

Le lancement de la concertation préalable à la restructuration du réseau d'autobus (« Sud-Ouest » du 17 janvier) a permis un affrontement (verbal, bien sûr) entre les idéalistes et les réalistes. On ne surprendra pas grand monde en précisant qu'Alain Juppé s'est rangé dans le camp des réalistes. « L'idéal n'est pas de ce monde », a-t-il répliqué à Gérard Chausset (Verts, Mérignac) pour qui la méthodologie choisie n'est pas la bonne.

« On nous dit qu'il faut renforcer l'attractivité des bus, mais on nous dit qu'on ne doit rien faire qui dépasse l'enveloppe fixée à 76,9 M€. Mieux vaudrait commencer par définir le tracé, puis ensuite chercher

les moyens de le financer », ajoute l'élu mérignacais, pour qui le tracé a été fait par « des gens qui ne prennent jamais le bus ».

Alain Juppé n'est évidemment pas d'accord, et considère que les efforts en faveur de l'amélioration du réseau d'autobus sont « considérables ».

Quant à Pierre Brana (PS, Eysines), président de la commission des transports, il assure qu'il se battra, s'il le faut, « pour qu'il n'y ait pas d'obstacles financiers à la création de couloirs de bus et de parking-relais qui, s'ils représentent certes un investissement important, ne pourront qu'améliorer l'attractivité du réseau, donc sa rentabilité ».

Pour lui, la combinaison bus et tramway doit aussi s'accompagner du chemin de fer de ceinture. « Il est temps de passer à l'acte », dit-il. Un avis qui partage bien sûr Vincent Maurin pour le groupe PCF.

« Le rabattement des bus doit s'entendre en étroite relation avec le réseau rail, en particulier la ligne de ceinture, avec la réouverture et le réaménagement immédiat, pour un coût supportable, de la gare de Talence-Médoquine. »

La concertation, qui va débiter dans les vingt-sept communes de la CUB, a été votée hier matin à l'unanimité moins l'abstention du groupe Verts.

B. L.