

BORDEAUX MÉTROPOLE LES ÉLUS ONT VOTÉ, SANS CONVICTION, LA RÉVISION DE LEUR PACTE FINANCIER

Votes à contrecœur

Même enthousiasme contraint pour le plan État-Région

VALÉRIE DEYMES

On a parlé gros sous, hier au Conseil de Bordeaux Métropole. Un sujet qui hante depuis des mois les collectivités au regard de leur situation financière et des baisses de dotations de l'État... mais pas que. Des euros sonnants et trébuchants qui, pour le premier dossier, ne pointent pas forcément du doigt l'État mais qui relèvent de l'organisation interne de la Métropole. Le second dossier, qui a provoqué des interventions tous azimuts, concernait le volet métropolitain du fameux contrat de plan État-Région 2015-2020.

Un pacte revu et corrigé

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de 2014 impose à Bordeaux Métropole de revoir ses critères actuels de répartition de la DSC (dotation de solidarité communautaire) aux communes. « Instaurée depuis 2000, notre DSC est de 49 euros par habitant pour un total en 2014 de 35,5 millions d'euros », a rappelé, en préambule, le vice-président Patrick Bobet, maire du Bouscat. « Une péréquation non réglementaire. Désormais, nous devons, dans notre pacte fiscal et financier, fixer cette DSC en fonction de nouveaux critères. Critères relatifs à l'écart du revenu par habitant de la commune au revenu moyen par habitant de notre Epci (NDRL : Établissement public de coopération intercommunale) et en fonction de l'insuffisance de potentiel fiscal ou financier par habitant. »

Un nouveau mode de calcul qui impacte une douzaine de petites communes tandis que Bordeaux se retrouve, contrairement au passé, avantagée. Une « inégalité » de traitement que les élus ont largement soulignée, en amont de la rédaction du document et encore hier en séance. Et ce, bien qu'un consensus ait été obtenu pour en atténuer l'impact immédiat. « Nous avons choisi de lisser ce nouveau calcul sur plusieurs années dans un tunnel -2,5 % et +2,5 % », a précisé le rapporteur. Autrement dit, pour les communes impactées par cette révision, la baisse de la DSC reversée se limitera à 2,5 % par an. Pour celles qui se retrouvent avantagées, la hausse sera également plafonnée à 2,5 %.

Si l'assemblée s'est accordé à souligner que ce « tunnel » est « la moins mauvaise des solutions », Kevin Subrenat, maire d'Ambès, membre de la majorité métropolitaine, et Lina Beaulieu, élue communiste à Mérignac, ont souligné l'injustice du calcul, qui étouffe les petites communes aux ressources limitées. Gérard Chausset, pour EELV, a tenté d'y voir « tout de même un aspect positif. Les communes les plus avantagées sont celles qui ont un retard en terme de logements sociaux. On peut imaginer qu'elles en prendront la mesure. » Le dossier a été voté malgré cinq abstentions.



Hier, les élus métropolitains ont dû rebattre les cartes de leur pacte financier. PHOTO LAURENT THEILLET

La rocade, sans la Région

Le volet métropolitain du contrat de plan État/Région 2015-2020 a été signé par BM. Une Métropole qui va donc mobiliser 118 millions d'euros de crédits dont 80 seront consacrés à la mise à 2x3 voies de la rocade entre l'aéroport et le Pont d'Aquitaine. « Le financement de cette partie comprise entre l'échangeur 10 et l'échangeur 4 se fera à parité avec l'État. Et ce, parce que la Région ne participe pas au réseau routier », a rappelé le président, Alain Juppé. Une décision de la Région qui a été largement vilipendée par la majorité. Ce, malgré les efforts de la vice-présidente du Conseil régional, Isabelle Boudineau, pour justifier un tel retrait : « La Région s'est beaucoup investie par le passé sur le réseau routier. Aujourd'hui, au regard de l'état du réseau ferroviaire, elle concentre ses efforts sur le rail et ce, pour éviter la disparition de certaines lignes du réseau secondaire. »

Pas de quoi, faire retomber le soufflet. Pour autant, la Région n'a pas été la seule visée. L'État a été aussi pointé du doigt, notamment par Gérard Chausset, qui a demandé à la Métropole « d'être plus tignous dans

ses négociations. Qu'en est-il de la voie de la rocade dédiée au transport collectif et au covoiturage ? L'État semble l'avoir oublié. Tout comme les passerelles nécessaires aux piétons et aux vélos pour le franchissement de la rocade. Au final, l'État met moins d'argent que prévu dans la rocade dont les coûts ont été revus à la baisse, BM paie plus et les aménagements sécuritaires ne sont pas envisagés. »

Christophe Dupart, vice-président en charge des transports clôturera le débat en rappelant que la faisabilité d'une voie, – « la troisième ou la bande d'arrêt d'urgence élargie à 4 mètres » – dédiée au covoiturage, au transport collectif ou à l'autopartage, est à l'étude.

En amont du Conseil de Métropole d'hier, le bureau communautaire s'est réuni jeudi après-midi et a acté le principe d'un plan, à l'échelle métropolitaine, pour l'hébergement des publics vulnérables. « Que l'on soit bien d'accord, a martelé Alain Juppé, il ne s'agit pas de se substituer à l'État et au Département, dont c'est la compétence. Néanmoins, entre l'engorgement des structures dédiées aux plus précaires et l'arrivée de populations telles que les Sahraouis ou les réfugiés de Syrie, toute la chaîne d'accueil est saturée. C'est pourquoi Bordeaux Métropole va lancer un appel à la solidarité auprès de ses 28 membres. »

Un « appel » à aménager « dans chaque commune une pension de fa-

mille ou une maison d'urgence » qui soit un sas d'attente de places dans des hébergements dédiés à ces populations. « Pessac a déjà aménagé une structure », poursuit le président de la Métropole et maire de Bordeaux. « Nous avons posé en bureau le principe d'une Mous (Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) métropolitaine. Il va falloir recenser les terrains et immeubles abandonnés ou inutilisés et envisager l'installation de chalets d'hébergement d'urgence Emmaüs. Je souhaite que chaque commune de la Métropole participe à l'élan de solidarité. »



Hier, les élus métropolitains ont dû rebattre les cartes de leur pacte financier. PHOTO LAURENT THEILLET

V. D.

« Le financement de la rocade à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 4 se fera à parité avec l'État. La Région ne participe pas »

VOTE DU BUDGET REPOUSSÉ. Bordeaux Métropole ne procédera pas au vote de son budget principal en décembre, comme elle le faisait les années précédentes. « Le vote du budget est exceptionnellement repoussé à février 2016 en raison de plusieurs inconnues. Tout d'abord, à ce jour,

le montant de la dotation globale de fonctionnement de la Métropole est méconnu. D'autre part, le projet de mutualisation ne doit pas passer en commission des charges transférées avant fin novembre. Enfin, nous sommes en discussion avec le Conseil départemental sur les transferts de compétences. BM est sur un scénario modeste. Nous ne voulons pas récupérer les compétences sociales. Mais nous pourrions récupérer le tourisme et l'aide à la jeunesse », a annoncé Alain Juppé.

30 BUS À MOTORISATION GAZ. La Métropole lance une procédure d'acquisition de 30 bus de 12 mètres, à motorisation gaz (norme Euro 6) et de deux bus diesel à gabarit réduit. Un appel d'offres à 10 millions d'euros.

ATELIER DE CARROSSERIE BUS ET TRAM. Les élus métropolitains ont voté la construction d'un atelier de carrosserie et de peinture de 4 000 m² sur le site du dépôt de la rue Achard, à Bordeaux. Atelier destiné à assurer les réparations sur l'ensemble du parc des bus et trams. Coût estimé : 10 millions d'euros.

LIVRAISON EN HORAIRES DÉCALÉS. Bordeaux Métropole accompagnera l'association Club Déméter environnement pour l'expérimentation de livraison en horaires décalés. Expérimentation début 2016 sur une quinzaine de points de vente du territoire. La Métropole a voté une subvention de 25 000 euros. ■

