

GRÉSIVAUDAN

25/06/11

GRÉSIVAUDAN

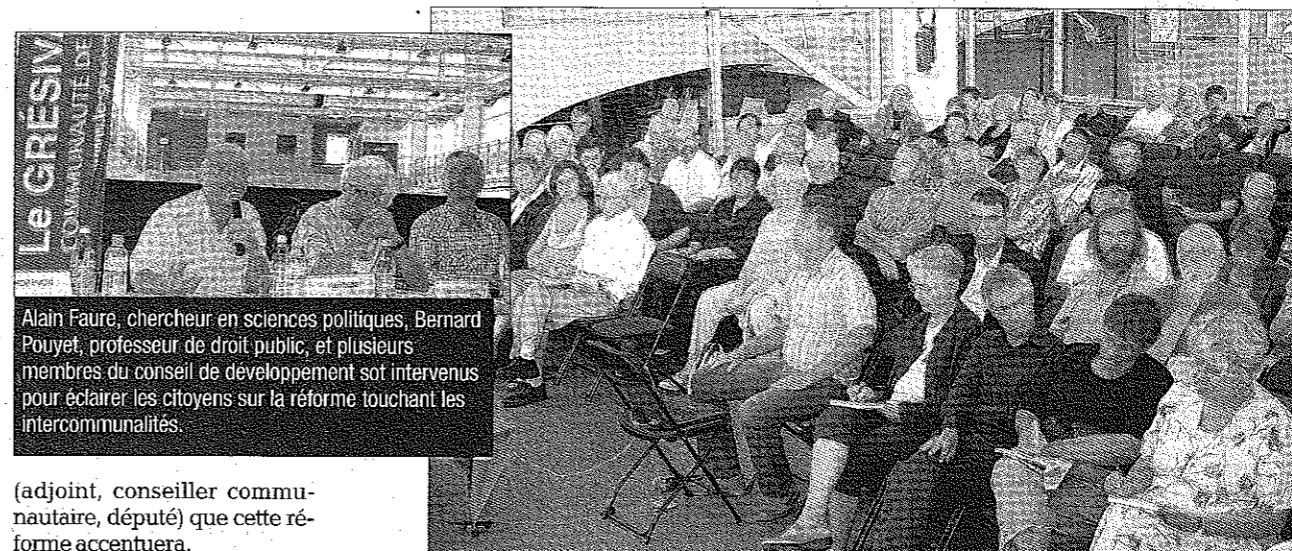
Un débat citoyen sur l'intercommunalité

Jeudi soir, à l'Espace Bergès de Lancey (Villard-Bonnot), les citoyens étaient invités à venir s'informer et débattre de l'évolution de l'intercommunalité. L'initiative du Conseil de développement du Grésivaudan (1) a, semble-t-il, répondu à une attente tant le public est venu en nombre. Est-ce à dire également, comme le soulignait un Frogien que « l'on n'a pas permis au citoyen lambda de s'exprimer sur ce sujet ? ».

Dépasser les autonomies

Avant d'aborder la gestion de l'eau et les transports (voir ci-dessous), Bernard Pouyet, professeur de droit public détaillait les caractéristiques de la loi du 16 décembre 2010. L'objectif est simple, « il s'agit de dépasser des autonomies pour mutualiser des compétences avec une mise en commun des personnels et des moyens ». Le chantier sera ardu au regard des 36 400 communes même si 97, 2 % sont déjà rattachées à un EPCI (établissement public de coopération intercommunale). Mais demain, métropoles, pôles métropolitains et communauté urbaine redéfiniront les territoires institutionnels.

Plusieurs voix s'élevèrent pour souligner les disparités entre les communes et la crainte pour les plus petites et "pauvres", d'être effacées au sein d'un grand ensemble. Élu à Tencin, M. Marseille affirmait que « la commune reste l'organe de démocratie de proximité le plus efficace même si cela a un coût ». D'ailleurs, notait le maire de Biviers, « aucune commune n'a diminué son nombre d'agents même si l'intercommunalité en a embauché ». Daniel Charbonnel, maire du Versoud, pointait de son côté le cumul des fonctions



Alain Faure, chercheur en sciences politiques, Bernard Pouyet, professeur de droit public, et plusieurs membres du conseil de développement ont intervenus pour éclairer les citoyens sur la réforme touchant les intercommunalités.

(adjoint, conseiller communautaire, député) que cette réforme accentuera.

En ouverture, Albert Andreu, maire de Lumbin et vice-président de la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) avait donné son avis : « au moment où une forme de solidarité se met en place, elle est remise en cause. » La CCPG (47 communes) a en effet été créée voici un an et demi. Alors que le schéma départemental de coopération intercommunale défini par le préfet de l'Isère est connu, différentes communes ont déjà choisi de quitter le Grésivaudan (Saint-Martin d'Uriage et Chamrousse) pour rejoindre La Métro (2). « N'attendez pas une prise de position en faveur de tel ou tel périmètre intercommunal » avait annoncé aux citoyens présents, Bernard Bourgeois, membre du conseil de développement, « cette décision est du ressort des élus ».

Estelle ZANARDI

1- Le Conseil de développement : assemblée consultative représentante de la société civile et rattachée à la CCPG
2- Métro : communauté d'agglomération Grenoble-Alpes métropole

« Des mécanismes de résistance »

Au cours de la soirée, Jean Bilet, membre du Conseil de développement posait la question du périmètre pertinent pour organiser la gestion de l'eau. Le Grésivaudan n'en manque pas mais elle est mal répartie. Diversité des réseaux de distribution, inégalité des coûts, besoins croissants... les éléments avancés menaient à une obligation : « la recherche d'une politique territoriale durable mettant en œuvre une politique solidaire ». En ce sens, Jean Bilet préconisait la mise en place d'un contrat de rivière. De l'avis d'un Crollois, « le Sdage (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) est un outil beaucoup plus contraignant ». Et tandis que François Brottes, président de la CCPG, envisage de prendre les compétences assainissement et eau, M. Marseille, élu à Tencin demandait : « quid des syndicats intercommunaux (N.D.L.R. : qui avaient cette charge sur certains sec-

teurs) ; faut-il les supprimer à la hache ? ».

« On les paye ces bus, pourquoi ils sont vides ? »

Puis, Bertrand Christian, également membre du Conseil de développement, abordait le thème des transports. Sur le Grésivaudan, l'AOTU (autorité organisatrice des transports urbains) a démarré son activité en septembre 2009 avec les transports scolaires auxquels s'ajoutent des lignes régulières. Le budget s'élève pour 2011 à 14,5 M euros. Si le départ de certaines communes pour la Métro aura une incidence sur le budget, c'est essentiellement la difficulté des limites administratives qu'il faut dépasser. En effet, des lignes de bus du SMTC interviennent sur le Grésivaudan engendrant des problèmes de tarifications. « Différentes formes de coopération sont possibles » que présentait M. Christian. « Est-ce que notre AOTU

a une raison d'être sachant que 82 % des déplacements vont du Grésivaudan vers la région urbaine grenobloise ? ». « On les paye ces bus, pourquoi ils sont vides ? » s'interrogeait encore une habitante de Saint-Pierre d'Allevard. Il fut aussi question du transport par câble avant de laisser la parole à Alain Faure, chercheur en sciences politiques.

Il classait les prises de paroles dans trois registres : celle liée au "territoire du Grésivaudan" reconnu de tous ; celle de "l'habitant qui veut de bons services" et enfin "les attentes du consommateur sensible à son porte-monnaie". La connexion ne sera pas simple. D'autant qu'il relevait « des mécanismes de résistance qui entraînent toujours des mécanismes de ségrégation ». Alors « comment faire coïncider les visions du Grésivaudan et celles de la région urbaine grenobloise ? ».

E.Z.