

LE DOSSIER DU JOUR | EN ISÈRE

le 1^{er} janvier. Le débat d'orientations budgétaires a défriché le chemin, hier

navigue un peu à vue

Pratique du vélo : la Métro va changer de braquet

«**D**élibération-cadre», «plan d'actions 2015-2020», «schéma directeur», «instance de concertation»... Voilà pour le jargon costume-cravate d'un dossier qui est d'abord une affaire de cuisards et de mollets. Mais soyons sérieux car «il y a des enjeux». Et pas qu'un peu !

Les fameuses «autoroutes»

Concernant la bicyclette, la Métro va bien changer de braquet. Et au sprint, parce que cinq ans, c'est court en politique, surtout avec des objectifs aussi élevés que le Galibier: tripler la part modale du vélo dans l'agglomération d'ici 2020 quand jusqu'ici, il n'était question «que» de 2030. Mais «Dublin ou Livourne l'ont fait et le potentiel est là pour un nouveau souffle», lance le vice-président aux Déplacements Yann Mongaburu, chiffres à l'appui. MétroVélo n'est-il pas le deuxième service public de France derrière Paris? Les journées de location n'ont-elles pas fait +46% par rapport à novembre l'an passé? Et puis «50% des ménages n'utilisant pas régulièrement ce mode de déplacement seraient prêts à s'y mettre si on leur garantit la sécurité et la continuité des voies. Il ne s'agit pas de mettre tout le monde sur un vélo, ni d'opposer le vélo à la voiture, le bus au piéton... Mais fluidifier, pacifier, offrir à chaque fois, à tous, le choix le plus efficace, c'est de la volonté».

Cycliste croyant et pratiquant, l'écologiste veut s'appuyer sur les communes, les habitants, les associations, les entreprises... Mais surtout, sur «cette chance» qu'est la

prise des compétences «voirie» et «espaces publics» avec la Métropole. «Si sur chaque dossier, on n'oublie pas la «place du vélo», ça ne coûtera pas plus cher, en tout cas, beaucoup moins que de refaire ensuite», glisse-t-il en pensant à certains «à-côtés» du tramway. Resteront, quand même, «des efforts budgétaires à faire pour réaliser des autoroutes à vélo». Les fameuses «autoroutes» dont on reparle évidemment plus bas.

Pas convaincu, l'UMP Matthieu Chamussy? «Vos actions ne semblent pas du tout en mesure de répondre à une telle accélération de vos objectifs. Nous craignons que, de la logique d'incitation, vous passiez à une logique de restriction». Restriction de la voiture, si vous n'aviez pas compris l'élue grenobloise.

Autre territoire, autres critiques. «On ne se sent pas concerné», tranche le maire de Sarcenas Jean Lovera, qui «ne partage pas l'angélisme de M. Mongaburu [...] À Grenoble, vélo, boulot, dodo, ça marche. La Chartreuse se sent mise de côté». Et avec elle, la montagne et les ruraux.

Le maire de La Tronche, Bertrand Spindler, se déclare en revanche «ravi». Tout en regrettant l'utilisation des mots «autoroute» et «vélo» dans une même phrase. Commentaire de Mongaburu après le débat: «Je dis ça pour l'idée d'une voie continue, une idée de vitesse. J'ai dit aussi que nous trouverions ensemble une autre appellation». Mais «moi, j'aime quand un socialiste n'aime pas le mot autoroute», sourit-il, en pensant cette fois à l'A480 ou à l'A51...

Stéphane ECHINARD



«Nous devons trouver des solutions adaptées dans tous les territoires», a dit le vice-président Yann Mongaburu. Comme pour répondre «Il n'y a pas que Grenoble» aux critiques. Photo Le DL/Christophe AGOSTINI

Transfert des compétences... et des personnels : y a encore du boulot !

Dès l'entame du conseil communautaire, le président Ferrari invitait les maires des communes ayant déjà délibéré sur les conventions de gestion à signer lesdites conventions ce jour même. Des conventions qui courent à compter du passage en métropole, le 1^{er} janvier prochain, et par lesquelles la Métropole délègue à la commune la gestion des services publics qui relèvent désormais de sa compétence, à savoir la voirie, la défense extérieure contre l'incendie, l'urbanisme et la planification, le chauffage urbain, le développement économique, le logement et l'habitat, le tourisme. Ce qui fait quand même beaucoup de choses! Et on a eu le sentiment très fort, hier, que ce transfert, compétences et personnels, se faisait vraiment dans l'urgence.

C'est en tout cas le ressenti des syndicats, puisqu'hier, la CGT, CFDT et FO sont venus dénoncer «un manque de concertation sociale sur l'organisation de la future métropole». Claire Kirkyacharian (RCSE), vice-présidente chargée du personnel, a discuté avec les syndicalistes, leur affirmant que «personnels et syndicats seront associés aux discussions, avec un rendez-vous dès le 7 janvier».

Seulement 109 agents communaux passeront à la Métropole au 1^{er} janvier, alors qu'à terme près de 500 d'entre eux, au total, devraient prendre le même chemin. La plupart resteront donc agents communaux au moins une bonne partie de l'année 2015.

«Ces conventions, c'est pour se donner le temps du dialo-

gue jusqu'au transfert. Mais il y a un travail important, il faut s'y mettre au plus vite», reconcomte Christophe Ferrari.

Au fil des délibérations sur ces conventions, et sur plein de sujets concernant les personnels, et notamment les «dispositions indemnitaires complémentaires» et la désaffiliation de la Métro auprès du Centre de gestion de la fonction publique territoriale, on a quand même ressenti un gros flottement, une sorte de voyage dans l'inconnu. D'ailleurs, sur ces questions, Mme Kirkyacharian reconnut: «On ouvre la brousse à la machette, on s'aperçoit maintenant de certains éléments qu'on n'avait pas vus avant».

«Comment pouvez-vous gérer ce personnel à partir d'un organigramme inexistant et ne fixant pas les compétences?», questionna Richard Cazenave (MA). «J'admets cette critique. Le seul organigramme valable est l'ancien qui est sur l'intranet et qui ne correspond plus à grand-chose. Je ne peux vous répondre mieux et je comprends tout à fait votre préoccupation», répondit l'élue avec une rafraîchissante franchise.

Très long débat, ensuite, sur la future gestion en direct des ressources humaines, sur le risque d'avoir trop de différences entre les agents communaux et ceux métropolitains. «Cette gestion en direct par la Métropole, c'est pour répondre rapidement aux évolutions de statut et de carrière de nos agents», assura M. Ferrari. Là aussi, le chantier s'annonce titanesque.

V.P.



Claire Kirkyacharian a passé un bon moment, hier matin, à discuter avec les représentants des syndicats, inquiets de conséquences sur leur statut et leur travail, générées par le transfert des compétences des communes à la Métropole.

Photo Le DL/Marc GREINER

Enchantez-les ce Noël

HELISAIR
Tél. 04 76 77 37 45

Aérodrome Grenoble Le Versoud

VOLERENHELICO.COM

À PARTIR DE **120€**

LE BERYL D'OR
Joallerie Règlement immédiat

ACHAT D'OR

Le BERYL D'OR achète depuis 1987 toutes vos pièces or et lingots, débris, bijoux anciens et modernes, Diamants...

27, rue Docteur Mazet - GRENOBLE - 04 76 46 28 50
www.leberylor.com

595829300

AU FIL DES DÉBATS

SMTC : Jean-Paul Trovero (PCF) plus fort que Lucille Lheureux (EELV)



→ Ce fut le psychodrame de la journée : l'élection d'un 9^e représentant de la Métro au comité syndical du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) : le passage en métropole et le fait que celle-ci ait la compétence «transports» oblige en effet cette Métropole à avoir la majorité au syndicat mixte auquel cette compétence est déléguée. Il y a donc désormais 9 élus de la Métro et 8 conseillers généraux qui siègent au SMTC... lequel n'est d'ailleurs pas tiré d'affaire, loin s'en faut.

Pas compliqué, comme vote, a priori, comparé aux autres dossiers de la journée. Oui mais voilà... Alors que Claire Kirkyacharian proposait benoîtement la candidature de l'écologiste Lucille Lheureux à cette fonction, Jean-Paul Trovero (PCF), président du groupe CCC, montait au créneau avec l'artillerie lourde : «Depuis plus de 40 ans, les communistes ont beaucoup contribué à ce syndicat, où nous n'avons aujourd'hui aucune vice-présidence». En effet, au SMTC, un élu de la Métro exerce la présidence (l'écologiste Yann Mongaburu), et deux élus de la Métro sont vice-présidents : Luc Puissat (PS) et Françoise Gerbier (Adis). «Nous proposons que ce 9^e poste au SMTC nous soit attribué. C'est un acte politique, ce n'est pas contre la personne de Mme Lheureux», précisa M. Trovero (à droite sur notre photo ci-dessus).

Et c'est là que Jacques Nivon, président du groupe Adis, demanda une suspension de séance. Séance qui reprit dix minutes plus tard... avec une autre délibération. Après, les tractations ont succédé aux tractations, puisqu'il a fallu attendre presque 23 heures pour que la délibération revienne sur le tapis, devant des élus, on s'en doute, un peu épuisés (le conseil avait débuté à 10 h 15 le matin).

Et Jean-Paul Trovero a été élu représentant de la Métro au SMTC par tous les élus des quatre groupes majoritaires. Comme quoi, c'est souvent après des disputes que les familles finissent par se réunir...

Quelques flottements sur l'eau

→ Le débat sur l'eau, sujet importantissime, a été long, plutôt technique et pour tout dire, pas vraiment limpide. Mais puisque les élus ont dit «on y reviendra» nous y reviendrons aussi. Tout juste parlerons-nous, dès aujourd'hui, de politique. Car il s'est passé un «petit événement» hier soir à la Métro. Pour la première fois depuis l'installation de la nouvelle majorité (si la mémoire d'un vice-président de gauche et d'un élu de droite est bonne), les écologistes/Parti de gauche/citoyens n'ont pas voté comme les socialistes, les premiers s'abstenant sur un amendement proposé par les non-inscrits, amendement voté par le groupe de Christophe Ferrari présidé par Guillaume Lissy. Problème de méthode, semble-t-il. Eau toujours, amendement encore, avec celui, sur la tarification solidaire proposé par des communistes souhaitant «du concret» dans la délibération et même le nombre de m³ gratuits. Un amendement qui n'est resté qu'à l'état de projet sous l'amical «pression»... des socialistes et les écologistes/PG/citoyens. Si l'on ajoute à cela les longues négociations sur le casting du SMTC (lire ci-dessus)...

631971500