



la direction de la voirie ne joue plus seulement un rôle de « bitumeur »

Entretien avec Christian Gonson, directeur de la voirie du Grand Lyon.

Interview réalisée par Geoffroy Bing et Brigitte Yvray-Danguis-octobre 2005

Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les principales fonctions d'une direction de la voirie ?

Le Grand Lyon est détenteur et gestionnaire du domaine public de voirie sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine, pour les 55 communes auxquelles se rajouteront, à terme, les communes de Givors et Grigny.

Notre premier métier, à la direction de la voirie, consiste à gérer ce patrimoine. Ce patrimoine est constitué de 2 983 km de voirie et de 300 km de pistes et bandes cyclables, sans compter les trottoirs. Gérer le patrimoine consiste à mener des travaux d'entretien des routes et trottoirs ; la mission la plus lourde dans ce domaine est d'assurer une coordination efficace des travaux en tenant compte des réseaux sous la voirie, les réseaux d'eaux, de gaz, d'électricité... Pour ce faire nous sommes en relation constante avec tous les partenaires institutionnels qui possèdent et gèrent ces réseaux.

Le moindre aménagement doit être fait dans des conditions de sécurité optimales. Il n'est pas question d'endommager un réseau souterrain quel qu'il soit. Cette collaboration avec nos partenaires est donc fondamentale.

Au-delà de cette fonction de gestion du domaine public, notre 2^e métier est d'aménager. Nous avons une fonction d'aménageur, en tant que maître d'ouvrage mais aussi en tant que maître d'œuvre. La Voirie est le seul service du Grand Lyon à conserver une cellule de maîtrise d'œuvre. C'est important, car cela nous permet de maintenir une forte technicité sur ces questions là et de pouvoir ainsi former les futurs maîtres d'ouvrage. Les subdivisions assurent également ces missions pour les chantiers de moindre importance et sont maîtres d'œuvre pour leurs travaux d'entretien.

La direction de la voirie est maître d'œuvre et maître d'ouvrage pour ses propres travaux mais aussi en tant que prestataire pour les autres services du Grand Lyon, notamment pour la Direction de l'aménagement urbain. A titre d'exemple, nous intervenons pour les installations de voirie dans l'opération « Carré de soie » menée par une autre direction du Grand Lyon.

Vous évoquez la notion de patrimoine de voirie. Pouvez-vous nous expliquer, de quoi il s'agit ?

C'est un patrimoine énorme, dont la valeur reste difficile à estimer. Car, à côté des chaussées et trottoirs que nous évoquions précédemment, il y a aussi les ouvrages d'arts, les ponts, les murs de soutènement, les tunnels... mais aussi les arbres d'alignement qui font partie du domaine public de voirie. Sans compter le mobilier et les fourreaux urbains ainsi que toute l'infrastructure liée à la signalisation, les feux tricolores, les postes de contrôle.

A la direction de la voirie, nous avons pour première mission d'assurer la conservation et l'entretien de l'ensemble de ce domaine public.

Le fait d'intervenir sur le territoire de la Communauté urbaine, auprès de 55 communes, avec des compétences fonctionnelles partagées entre l'Établissement public qu'est le Grand Lyon et les maires complique-t'il la gestion des dossiers ?

Effectivement, c'est une gestion qui peut s'avérer compliquée car c'est le Grand Lyon qui est compétent en terme d'aménagement et d'entretien de voirie, mais le Président de la Communauté urbaine n'a pas de pouvoir de police ; ce sont les maires des différentes communes qui l'exercent. C'est vrai pour le pouvoir de police lié à la circulation mais aussi pour le pouvoir de police lié à la sécurité publique et pour réaliser des travaux ce sont toutes ces compétences qui doivent être mises en œuvre. Cela suppose un partenariat permanent et indispensable entre les services des mairies et les services de la voirie sur la question de la coordination des travaux. Nous avons là une complexité particulière à gérer.

De fait, nous sommes prestataires de service pour les maires au titre de leur pouvoir de police dans le sens où nous préparons les décisions, où nous assurons la coordination des travaux pour leur compte et parce que nous exécutons leurs décisions. Mais ce sont les maires qui décident.

La complexité provient également de la coordination à assurer avec les occupants du domaine public quels qu'ils soient : les riverains, les commerçants, les utilisateurs... La gestion des relations de proximité prend une part importante dans nos missions.

Pouvez-vous nous dire, actuellement, quelles sont vos priorités de gestion de la voirie communautaire ? Ou est orientée la politique de voirie aujourd'hui ?

Nous avons pour objectif prioritaire de revitaliser et structurer la « maintenance du patrimoine » qui a peut-être été quelque peu négligée jusqu'à présent, sauf en ce qui concerne la gestion du patrimoine des arbres sur l'ensemble du territoire. A cet égard la politique de gestion des arbres est exemplaire ; un professionnalisme a été développé sur cette question par les services de la voirie et c'est vrai que c'est notre « fleuron » et une compétence reconnue au niveau national.

La méthodologie mise en place sur cette question repose sur la définition d'une politique préventive, suivie à la lettre, qui se caractérise par deux axes : une remise à niveau du patrimoine arbustif dans un premier temps et un rythme d'entretien programmé à l'avance et respecté, dans un deuxième temps.

La gestion raisonnée des arbres a généré des gains de productivité indéniables puisque nous sommes passés, en 10 ans, de 40 000 arbres à 65 000, avec des coûts d'entretien comparables. Par contre, ce sont nos méthodes de gestion qui ont considérablement évolué. Ces méthodes reposent sur plusieurs axes d'action : une diversification des essences qui limite la propagation des maladies, un élagage qui privilégie la méthode de la « taille douce » pour ménager les arbres, ce qui limite aussi les coûts...et surtout une forte préoccupation de prévention, d'anticipation et d'intervention « juste à temps ».

Cette méthodologie qui suppose une réflexion préalable structurée et un suivi rigoureux inspire désormais notre politique de gestion des chaussées, des ouvrages d'art et des feux

tricolores. Pour les ouvrages d'art, la mise en place d'une nouvelle méthodologie d'entretien devrait intervenir en 2006.

Vous avez évoqué la question particulière des tunnels. Qu'en est-il ?

Pour les tunnels, la problématique de gestion est particulière parce que ce sont des ouvrages complexes, en matière de sécurité et d'un point de vue technique - ventilation, cheminées, voies d'évacuation, PC etc.- mais aussi car il font l'objet d'une réglementation contraignante, surtout depuis l'affaire du tunnel du Mont-Blanc.

En fait, dans ce domaine, nous sommes soumis à un contrôle permanent qui nous amène à travailler étroitement avec les services de l'État et à réaliser, en continu, des travaux et des exercices de sécurité. Cela dit, pour les huit tunnels que nous avons en charge¹ les problématiques de gestion et d'entretien sont différentes. Par exemple, pour les tunnels les plus anciens, Fourvière et Croix-Rousse, des programmes de rénovation importants ont été décidés par l'Assemblée communautaire.

Pour Fourvière ce programme est déjà bien avancé, puisque les opérations de mise aux normes, de réfection de réseaux, d'appel d'urgence sont terminés. Par contre, pour la Croix-Rousse, nous avons un programme à conduire dans les deux ans (faux-plafonds, cheminées, sécurité...). Mais des mesures préventives ont d'ores et déjà été prises, telle que la limitation de la vitesse à 50 km/heure.

La question des tunnels renvoie aussi à la question des modes de gestion. Pour le BPNL, le choix a été fait de recourir à une délégation de service public, le programme des « grosses réparations » a d'ailleurs été intégré dans le contrat de régie intéressée. Et à terme, la question des modes de gestion² va se poser aussi pour Fourvière et Croix-Rousse.

Nous savons que la Direction de la voirie est, nécessairement, fortement impliquée dans la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain, notamment en ce qui concerne les modes doux. Pouvez-vous nous préciser votre rôle en la matière ?

C'est vrai, la direction de la voirie ne joue plus seulement un rôle de « bitumeur » ! C'est nous, par exemple, qui gérons le contrat Decaux pour les vélos et les abris voyageurs. En ce qui concerne les pistes cyclables, nous réalisons et entretenons le schéma directeur des pistes cyclables. Le service infotrafic relève aussi de notre compétence et de plus en plus, nous nous inscrivons dans les valeurs du Développement durable, en particulier dans nos actions de respect de l'environnement.

Nous sommes des partenaires à part entière, dans le cadre de la mise en œuvre du PDU, et ce à plusieurs titres. En premier lieu, au titre de notre compétence en matière de signalisation lumineuse. Pour mettre en œuvre le PDU, il faut « pacifier » la circulation ; la gestion de la signalisation est partie prenante de cet objectif. Je pense que nous ne parlons pas suffisamment de cette compétence et, dans ce domaine, le Grand Lyon progresse incontestablement au fil du temps.

¹ Les principaux : Croix-Rousse, Brotteaux, Vivier Merle, BPNL (Boulevard Périphérique du Nord de Lyon) , Fourvière

² Régie directe ou gestion déléguée.

La direction de la voirie réalise les pistes cyclables et recueille les points de vue des utilisateurs du domaine public et des usagers des pistes cyclables. Finalement la voirie est le « bras armé » du PDU et travaille sur cette question avec les autres services du Grand Lyon.

D'un point de vue général, la Voirie s'oriente vers davantage de transversalité que ce soit avec les autres services du Grand Lyon, notamment en matière de déplacement et d'aménagement, mais aussi vis-à-vis de ses partenaires, y compris avec L'État. D'ailleurs nous avons embauché une chargée de mission qui s'occupera à part entière de ces dossiers transversaux, notamment sur les questions de sécurité et en matière de handicap (Conformité loi sur le handicap).

La question d'une meilleure prise en compte de la proximité des services publics envers les citoyens, notamment en matière de voirie, est affichée comme étant une priorité politique. Comment prenez-vous en compte cette préoccupation? De quelle façon cela impacte-t'il l'organisation et une évolution éventuelle de votre direction?

Nous nous posons bien évidemment cette question puisqu'un projet de service est en cours. Ce projet devrait impacter l'organisation de l'ensemble de la direction. Nous avons prévu deux axes d'action dans cette réorganisation. Le premier concerne les subdivisions territoriales qui, outre leurs missions de gestionnaires du domaine de voirie, se verront conforter dans leurs objectifs d'une meilleure «proximité». Cela passe par l'instauration, à leur niveau, d'un guichet unique pour un meilleur traitement des réclamations des usagers, notamment par internet.

Le deuxième axe consiste à renforcer davantage la professionnalisation en matière d'ingénierie de travaux, notamment en distinguant les fonctions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sur la base d'une répartition plus claire des tâches.