

**Editorial**

Comme, malheureusement, dans la grande majorité des sujets que nous étudions, nous constatons dans le thème choisi ce mois-ci une **croissance des dépenses beaucoup plus forte que celle du « pouvoir d'achat » des ménages.**

Cela veut dire que **nos collectivités territoriales amputent ce pouvoir d'achat au détriment des besoins vitaux des individus** (alimentation, logement).

Cette situation, déjà inadmissible en période normale, l'est encore plus en cette période de crise.

La stratégie actuelle du Grand Lyon en matière de voirie aboutit à une hausse vertigineuse des dépenses d'investissement, passées de 191 M€ à 288 M€ en 6 ans (+ 50%). Beaucoup de ces investissements sont improductifs en matière de services aux habitants, et il y a lieu et matière aujourd'hui à les restreindre considérablement au profit d'investissements productifs.

**Les élus et agents du Grand Lyon doivent d'abord penser à ceux qui financent ces travaux par leurs impôts.**

En effet, le meilleur service à rendre aux citoyens est de diminuer leurs impôts et à ne consacrer les dépenses qu'à l'entretien courant et aux dépenses d'investissement qui améliorent le service aux usagers : pas à celles qui entravent la circulation sans améliorer ni la sécurité, ni l'environnement, mais à celles qui apportent un retour sur investissement.

Un exemple concret : on n'entend plus parler aujourd'hui du TOP (Tronçon Ouest du Périphérique), alors que cet investissement est une priorité pour la circulation dans l'agglomération et doit venir avant les dépenses d'embellissement et de loisirs, telle l'extension des berges du Rhône et de la Saône, en cette période de crise.

Michel VERGNAUD

**La voirie du Grand Lyon**

Une des principales compétences du Grand Lyon est l'entretien de la voirie des 57 communes qui le composent.

S'élevant à **400 millions d'euros**, les dépenses de cette activité représentent plus du quart de l'ensemble des dépenses du Grand Lyon (1.534 M€).

Il est donc paru intéressant aux membres de CANOL d'examiner les points suivants :

- ce que l'on entend par voirie au Grand Lyon (page 2)
- le processus d'engagement de ces dépenses (page 3)
- la stratégie du Grand Lyon dans ce domaine (page 3)
- l'évolution de ces dépenses de 2001 à 2007 (page 4)
- quelques exemples de projets et de réalisations.

Au vu des éléments étudiés, nos constatations sont les suivantes :

• **quand vous relevez un problème de voirie, vous devez exiger de votre commune qu'elle s'en occupe**, et non vous adresser directement au Grand Lyon, même si on vous répond « c'est pas nous, c'est la communauté urbaine ! ».

• **l'entretien de la voirie des communes et leur aménagement sont initiés par les municipalités.** C'est à elles d'exprimer leurs besoins, qui sont ensuite examinés et, le cas échéant, programmés par les équipes du Grand Lyon. Il n'existe pas de programme général d'entretien de la voirie. L'exemple du projet de l'avenue Guy de Collongue à Ecully, que le Grand Lyon voulait aménager sans demande de la municipalité est à proscrire.

• **Les projets importants** (supérieurs à 200.000 €) nécessitent l'aval du conseil communautaire.

• **la stratégie du Grand Lyon est d'inviter les automobilistes à se servir de leur voiture le moins possible et à prendre transports en commun, vélo, trottinette ou rollers.** Tout est fait pour les en convaincre : réduction du nombre de voies et installation de quantités de ralentisseurs, ceci sous le prétexte de sécurité et d'écologie.

• **Cette stratégie ne s'appuie sur aucune base concrète.** Les seules enquêtes sérieuses sur le sujet datent de 1995 et aucun suivi des indicateurs décidés dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 1997 n'a été mis en place. Le PDU de 2005 ne repose que sur des « impressions ». Les résultats de l'enquête « ménages » 2006 publiés par le SYTRAL et le Grand Lyon sont totalement discordants.

• **Cette stratégie privilégie la ville de Lyon au détriment de sa banlieue :**

- le métro a énormément de mal à sortir de Lyon alors qu'il aurait été judicieux d'allonger certaines lignes de quelques kilomètres en construisant de grands parkings pour le rendre accessible : le « report modal » ne se fait pas !

- les vélo'v sont réservés aux lyonnais et les pistes cyclables ne sont que quelques lignes discontinues en dehors de Lyon,

- la circulation automobile ne paraît pas avoir diminué, mais embouteillages et pollution prolifèrent.

• **Les ralentissements provoqués de la circulation automobile augmentent la pollution au lieu de la réduire**

• **L'augmentation des dépenses de voirie a été de 26,4% de 2001 à 2007**, à comparer à une inflation de 12,8% et à une croissance du PIB de la France de 18,8% pendant cette période.

• **les dépenses d'investissement** augmentent le plus (> 50%), au détriment de celles d'entretien (fonctionnement), surtout en 2006 et 2007.

• **L'examen des dépenses de personnel** révèle que l'effectif sur le terrain à fin 2007 est de 647 personnes et que le nombre d'agents restant dans les bureaux est supérieur à 300 !

• **La réponse du 15 mars au courrier adressé par CANOL à M. COLLOMB le 3 février ne répond pas aux questions que nous lui posions :** la plus grosse partie des dépenses de voirie se situant au chapitre « autres opérations d'aménagement urbain », nous n'avons pas pu savoir ce qu'il contenait exactement, ni la ventilation des recettes (affichage, TEO,...), ni le montant des dépenses dues au tramway et aux Zones d'Aménagement Concertées (ZAC). **Il y a là un « manque de transparence » évident... symptomatique d'une absence de contrôle de gestion.**

## Comment cette étude a été réalisée

La plupart des informations rédactionnelles ont été prises **sur le site du Grand Lyon** qui est bien documenté. Les éléments comptables viennent **des comptes administratifs et des bilans sociaux**.

Les chiffres de « **l'enquête ménage 2006** » ont été publiés par le SYTRAL, mais différents de ceux du rapport annuel du Grand Lyon

Nous avons interviewé plusieurs élus ou anciens élus municipaux, conseillers communautaires et techniciens.

Nous déplorons que la réponse de M. DARNE à nos demandes précises d'explications complémentaires adressées à M. COLLOMB le 3 février, n'a été obtenue que le 18 mars après plusieurs relances et différents interlocuteurs et ne corresponde pas à nos questions, se bornant à nous fournir une situation des dépenses à fin 2008 que nous n'avions pas demandée.

## Que représente la voirie du Grand Lyon ?

La compétence « voirie » du Grand Lyon concerne :

- **la Circulation** dans toutes les rues et les routes des communes du Grand Lyon en dehors des voies autoroutières, des voies rapides urbaines et des voies rurales.
- **Les aires de Stationnement** dans les rues et les places, en dehors des parkings qui sont gérés en exploitation externe,
- **les trottoirs et leur aménagement,**
- **La sécurité** sur le domaine public de la voirie,

Elle ne comprend pas les Parcs et Jardins ni l'éclairage des voies et places qui sont de la compétence des communes.

Il faut également y inclure tout ce qui est indispensable au fonctionnement de la ville, la plupart du temps en sous-sol comme les réseaux d'eau, de gaz, d'électricité, de télécommunications et de chauffage dont les opérateurs doivent normalement se coordonner avec les services de la Voirie pour leurs interventions.

**Le Budget des Dépenses** de la voirie est à peu près divisé par tiers entre :

- **les projets de Sécurité** ( installation de feux de croisement, mise aux normes des tunnels, giratoires,...)
- **les projets d'agglomération** (Carré de Soie, Confluent, Tramway, Metro,...) issus du plan de mandat,
- **les travaux communaux** initiés par les communes : interventions ponctuelles, qui font l'objet d'une attribution de fonds pour l'entretien des voies et places, et projets qui nécessitent des études préalables du Grand Lyon.

**Le Budget des Recettes** comprend :

- les redevances des opérateurs utilisant le sous sol (EDF, France Telecom,...)
- les Recettes des utilisateurs de l'emplacement public comme les abribus de Decaux, les panneaux de publicité, les terrasses des Cafés et Restaurants empiétant sur les trottoirs et places,
- une partie des recettes de péage du périphérique Nord (TEO)

**Les chiffres sur lesquels le Grand Lyon communique sont les suivants :**

- 2 548 Kms de voies communautaires et environ 270 Kms de pistes et de bandes cyclables
- 1 422 carrefours à feux régulés, soit plus de 7500 feux tricolores
- 300 carrefours régulés dans 20 zones avec 248 postes de mesure de trafic
- 86 caméras de surveillance de trafic
- 19 panneaux à messages variables
- 60 zones piétonnes protégées par des bornes mobiles
- 210 traversées piétonnes équipées pour les malvoyants
- 262 ponts et passerelles et 300 petits ouvrages (murs de soutènement)
- 8 tunnels dont 2 de plus de 1800 mètres de long (Croix Rousse et Fourvière)
- 67 963 arbres d'alignement soit une superficie de plus de 470 hectares
- 615 parcs de stationnement pour les vélos
- 2000 nouvelles plaques de rue chaque année
- 671 agents avec 35 équipes polyvalentes dont 9 pour les interventions urgentes et 5 équipes d'intervention sur les feux tricolores.

La voirie n'inclut pas les services urbains (eau, assainissement, collecte et traitement des ordures ménagères, propreté, éclairage public, transports urbains,...), ni l'environnement (aménagement des eaux, pollution,...), qui sont également de la compétence du Grand Lyon, mais qui ne font pas l'objet de cette étude.

### **Le Conseil Régional participe aussi !**

Sur les **32.559.656 € HT** qu'a coûté l'aménagement de l'itinéraire cyclable des berges du Rhône, **7% (2.300.000 €)** ont été financés par le Conseil Régional !  
(délibération n°08-07-683 du 12/11/2008)

### **Aménagement de l'avenue Guy de Collongue à Ecully (CANOL Actualités n°4)**

« Le Grand Lyon avait lancé une consultation sur l'aménagement de cette avenue en début d'année 2003. Il ne semblait pas que les Ecullois ou leur conseil municipal aient souhaité modifier cette avenue, mais le Grand Lyon en avait décidé autrement, soi-disant pour des raisons de sécurité, alors qu'on ne constatait pas plus d'incidents sur cette voie qu'ailleurs dans Ecully.

Les conclusions de la concertation ont été de dire qu'il n'y avait pas de besoin spécifique, mais que si on touchait à cette avenue pour y ralentir la circulation, c'est tout le quartier qu'il faudrait regarder car la circulation se reporterait forcément sur les voies adjacentes !

Le conseil de la communauté, au lieu d'abandonner ce projet coûteux et inutile, a décidé de réétudier le projet (coût : 150 000 €) pour faire des travaux supplémentaires alors que **le projet initial était déjà évalué à 2,6 millions d'euros!** »

Nous sommes en 2009, 6 ans plus tard et heureusement, cette artère n'a pas été modifiée.

**Pour consulter le nouveau site Internet de CANOL, tapez simplement : [www.canol.fr](http://www.canol.fr)**

## Comment s'engagent les dépenses de voirie ?

Les municipalités des 57 communes faisant partie du Grand Lyon déterminent elles-mêmes leurs problèmes de voirie.

Suivant que les travaux à exécuter constituent de l'entretien courant, des petits travaux, ou des projets d'aménagement plus ou moins importants, la procédure est différente :

- **Pour les travaux d'entretien courant et les petits travaux (sécurité, signalisation, trottoirs,...)**, chaque municipalité s'adresse directement aux services techniques du Grand Lyon.

Les interventions urgentes sont réalisées par les équipes d'intervention rapide du Grand Lyon.

Pour les travaux courants, le territoire du Grand Lyon est partagé en 7 secteurs. Les services techniques du Grand Lyon font régulièrement des appels d'offres auprès des entreprises qui doivent répondre en donnant leur prix pour chacun des secteurs et pour une liste de tâches répertoriées. Une ou plusieurs entreprises sont retenues par secteur et recevront pendant un an (*pouvant être porté à 3 ans*) des « bons de commande » pour les travaux à réaliser qui seront réglés selon la liste de prix prévus pour les tâches.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le service « voirie » n'a pas de plan général de réfection des voies de circulation. Il procède à cet entretien en fonction des demandes adressées par les communes.

- **Pour les projets d'aménagement**, d'une artère, d'une place ou d'un quartier, la commune détermine son besoin et le soumet aux services du Grand Lyon. Ceux-ci l'étudient, le chiffrent et le discutent avec les élus. Souvent, compte tenu de l'ampleur du projet et de l'embellissement envisagé, un partage du coût de l'opération entre le Grand Lyon et la commune est conclu. En cas de désaccord sur le planning envisagé (il faut arbitrer entre les différents projets soumis, compte tenu du budget d'investissement annuel et du Plan de Mandat), le dernier mot revient au Président du Grand Lyon.

Tous les projets d'un montant supérieur à 200.000 € sont soumis à débat. Ils passent alors devant la Commission « Voirie » qui les soumet à délibération du Conseil Communautaire. Si une suite est donnée au projet, ils l'inscrivent au PPI (Programme Pluriannuel d'Investissement). Ensuite, après une éventuelle enquête publique, ils font l'objet d'une « Autorisation de programme », avec un code, qui va permettre de suivre la réalisation de ce projet dans le temps. Chaque projet est décomposé en plusieurs sous-projets ou « lots » en fonction des différents corps de métier ou services utilisés, et des appels d'offres sont alors lancés.

- **Les grands projets d'aménagement** (tels Confluences ou les berges du Rhône, les ZAC - Zones d'Aménagement concerté -....) font l'objet d'études longues, et sont dirigés par des équipes spécialisées.

L'engagement financier important qu'ils représentent et le délai de réalisation s'étalant sur plusieurs années nécessitent de les inclure dans le Plan de Mandat voté en début de mandature (le dernier en 2008).

- **Certains travaux de voirie ne sont pas réalisés à la demande des communes, mais sont imposés dans le cadre de la politique de transports de l'agglomération.**

Ainsi, l'implantation de lignes de métro, de tramways, de parkings,... imposent des aménagements de voirie. Tout ce qui concerne la politique de transports en commun du Grand Lyon est décidé par le SYTRAL (SYndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise), dirigé par des élus du Grand Lyon et du Conseil Général du Rhône (cf bulletin CANOL n°24).

- d'autres travaux viennent interférer sur la voirie : c'est tout ce qui concerne les canalisations qui passent dessous : égouts, EDF, téléphone, eau potable, ... . Les entreprises doivent demander l'autorisation d'intervenir au Grand Lyon ainsi que la période d'intervention. Si une partie des travaux, pour des raisons de commodité, est réalisée par le Grand Lyon, ces interventions leurs sont facturées.

## La stratégie « voirie » du Grand Lyon

Comme on l'a vu ci-dessus, la voirie n'obéit pas seulement aux seuls besoins de l'état des chaussées. Elle suit également les desiderata des municipalités en matière d'embellissement des villes. Le Grand Lyon, pour sa part, a déterminé la politique suivante :

- **« renforcer et développer les transports en commun,**
- **mettre en oeuvre une politique de stationnement au profit du report modal et d'un meilleur partage de l'espace public,...**
- **développer les modes de déplacement doux (vélo, trottinette, roller) »**

Le modèle d'Amsterdam, où 30% des trajets se font à vélo, est cité, sachant que notre agglomération est aussi plate qu'Amsterdam !

Il met en pratique son « **Plan de Déplacements Urbains** » (PDU). Le dernier, élaboré en 2005, révisait celui de 1997. Mais, depuis 1997, aucun indicateur n'a été mis en place pour suivre la politique définie : le PDU de 2005, réalisé par le SYTRAL, est donc toujours basé sur des chiffres de 1995, révisés par des « impressions » (cf bulletin CANOL n°24). L'enquête « ménages », réalisée en 2006 (après la publication du PDU) donne des résultats disparates. Le SYTRAL s'enorgueillit que tous les objectifs initiaux de part de marché étaient atteints : voiture 47,4%, transports en commun 16,8%, vélo 2,2%. Mais le Grand Lyon publie pour la même enquête des chiffres très différents : 58,4% pour la voiture, 11,4% pour les transports en commun et 1,3% pour le vélo (*Grand Lyon : rapport annuel 2007*).

Devant ces énormes disparités, il est très difficile de savoir où est la vérité !

La mise en place de cette stratégie se traduit de la façon suivante :

- **réduction du nombre de voies** de nombreuses artères,
- **préférence du tramway à l'extension des lignes de métro**, le premier ayant « l'avantage » de réduire la place pour les voitures,
- **différents types de ralentisseurs** : plateaux, coussins, alternats, chicanes (tous sources nouvelles d'accidents), suppression des créneaux de stationnement de bus, d'où l'impossibilité de les dépasser quand ils sont à l'arrêt,...
- **remplacement des feux par des « giratoires »**,
- **forçage des feux de croisement** (par réduction des temps de passage au vert) et désynchronisation des feux successifs,
- **réduction du nombre de places de stationnement** dans les rues,
- **création de nombreuses voies cyclables** dans Lyon.

La quasi-absence de grands parkings aux limites du Grand Lyon et l'absence de transports en commun rapides pour amener les 150.000 personnes qui viennent chaque jour au coeur de Lyon démontrent que rien n'est fait pour mettre en oeuvre le « report modal ».

**Le ralentissement provoqué de la circulation dans les agglomérations est source d'un accroissement de la pollution atmosphérique** (augmentation des émissions de CO2 provoquées par freinages et accélérations), **d'une augmentation du bruit et celle de la consommation de carburant.**

## **Le Courrier de CANOL pour les Contribuables du Lyonnais**

est une publication de l'association CANOL, association loi de 1901, n°069 1044 566. Sa parution est de 5 numéros par an.

Le prix au numéro est de 4 € et l'abonnement annuel de 20 €.

B.P. 19 – 69131 ECULLY CEDEX - tél./fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : [canol@wanadoo.fr](mailto:canol@wanadoo.fr)

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Michel VERGNAUD

Imprimerie : ECULLY GRAPHIC, 64 chemin des Mouilles – 69130 ECULLY

Dépôt légal : février 2008. ISSN : 1964-8472

## L'évolution des dépenses de voirie de 2001 à 2007

Nous avons représenté ci-contre la répartition des dépenses de voirie de 2001 à 2007, telles qu'elles figurent dans les comptes administratifs, en séparant :

- **les frais de personnel**, qui s'accroissent régulièrement de 3% environ par année,
- **les autres dépenses de fonctionnement** qui, après avoir augmenté régulièrement jusqu'en 2005, baissent curieusement de 40% en 2006 et 2007,
- **les dépenses d'investissement**, qui baissent en 2002 (c'est la période où on décide du Plan de Mandat !), mais s'accroissent fortement en fin de mandat (2005 à 2007) pour représenter plus de 70% de l'ensemble des dépenses de voirie.

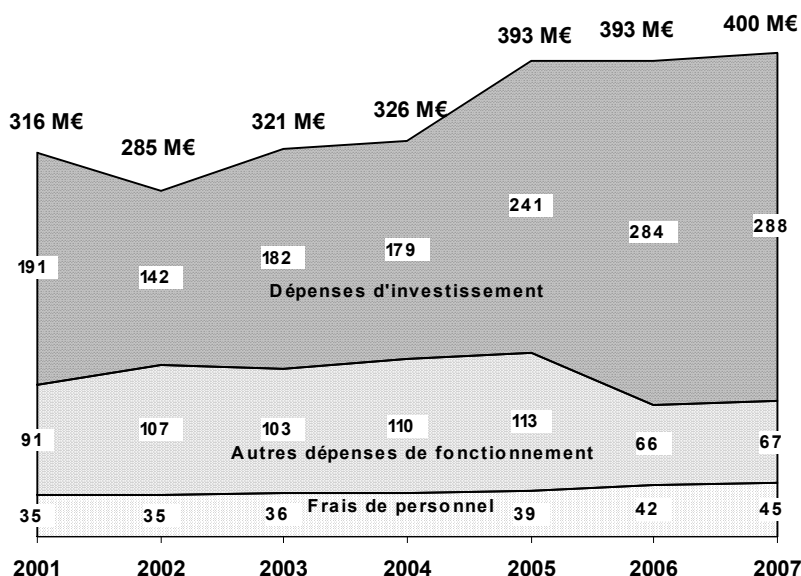
**Nous n'avons pas pu obtenir d'explication de la part des services du Grand Lyon** sur les causes de ces distorsions. La raison qui nous est venue à l'esprit est la volonté de nos élus de terminer absolument l'aménagement des « berges du Rhône » avant l'élection de 2008... et de réduire d'autant (voire plus !) le niveau d'entretien !

**De 2001 à 2007 l'ensemble des dépenses de voirie, fonctionnement et investissements compris, s'est accru de 26,4% en 6 ans, chiffre à comparer à une inflation de 12,8% et à une croissance du PIB de la France de 18,8% !**

Le site du Grand Lyon fait état de **671 agents** travaillant dans le domaine de la voirie aujourd'hui, alors que le bilan social 2007 en décompte 647 à fin 2007 vs 616 à fin 2001.

En divisant les dépenses de personnel voirie, au sens strict du terme (soit **29.336 K€**) par le **coût moyen d'un agent du Grand Lyon ( 42.645 € par an)**, on obtient un effectif théorique de 688 personnes, donc pas très loin du chiffre de 647.

Mais le chapitre voirie du compte administratif contient une masse salariale supplémentaire de 15 M€ non affectée qui devrait correspondre au bureau d'études et à la direction. Même si on admet que les salaires de ces agents sont plus élevés que la moyenne, on aboutit à **un effectif supérieur à 300 personnes dans les bureaux.**



### **Francheville-Bel Air (D489)**

#### **Projet de passage des bus en site propre**

Son but est de permettre aux bus de relier Craponne à l'Etoile d'Alaï sur une voie qui leur serait consacrée, et leur permettrait de gagner du temps sur ce trajet aux heures de pointe.

Nous assistons là à une nouvelle hérésie :

- on recrée un site propre qui existait du temps du tramway et que l'on a détruit !
- on maintient l'arrivée des bus au giratoire de l'Etoile d'Alaï, source actuelle des embouteillages, ce qui ne paraît pas apporter de remède à la situation !
- la solution plus rationnelle de faire aboutir cette voie directement à la halte SNCF d'Alaï a été écartée pour des raisons obscures.
- L'investissement prévu de 2.950.000 € va considérablement augmenter puisque le pont emprunté sur ce site propre devra être démolie pour permettre le passage du TOP (Tronçon Ouest du Périphérique).

### **Dardilly : Requalification de l'avenue de Verdun**

Son but, à l'origine, en 2002, était :

- la réduction de la vitesse par la diminution des emprises de chaussée,
- la sécurisation des cheminements pour piétons,...
- la prise en compte des 2 roues,
- la plantation d'arbres de haute tige.

Le montant initial prévu de l'opération était de 3.375 K€ et de 625 K€ pour l'embellissement de la place Bayère.

Ces montants ont été revus en 2006 et s'élèvent à 5.548 K€ pour l'avenue de Verdun (+64%) et à 1.076 K€ pour la place Bayère (+72%).

Ces travaux étant aujourd'hui presque terminés, la situation est la suivante :

- La circulation automobile est bien ralentie,
- les émissions de gaz augmentent dans les bouchons qui suivent les autobus,
- rien n'a été fait pour les cyclistes,
- les eaux de pluie ruissellent sur la chaussée ce qui devrait exiger de nouveaux travaux pour permettre leur écoulement.

L'embellissement de la place Bayère est loin de faire l'unanimité de la population.

L'union fait la force !

**BULLETIN D'ADHESION 2009** à retourner à :

40

C.A.N.O.L. - B.P. 19 - 69131 ECULLY Cedex - Tél/fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@wanadoo.fr

NOM Prénom : ..... N° téléphone : .....

Adresse : ..... e-mail : .....

souhaite adhérer à C.A.N.O.L. et joins un chèque de : ..... € (adhésion minimum : 20 € - membre bienfaiteur : 50 € ou plus) - le montant versé fera l'objet d'un reçu fiscal qui vous permettra d'en déduire 66% sur vos impôts 2009.

pense pouvoir consacrer un peu de mon temps pour aider C.A.N.O.L. dans son action et vous demande de me contacter pour examiner en quoi je peux être utile.