



Quand les services urbains font l'agglomération !

souvenirs, souvenirs !



DÉBAT RÉTROPROSPECTIF

novembre 2009

Le Grand Lyon a 40 ans !

S'agissant d'une collectivité c'est très peu, c'est très jeune ! Pourtant le Grand Lyon est déjà porteur de toute une histoire, intimement liée à celle de son territoire.

Cette histoire est un bien commun. Il faut l'écrire car tous, habitants, élus, techniciens, acteurs, en avons besoin.

Les archives du Grand Lyon et les nombreux témoignages sollicités ou rassemblés par Millénaire3 sont des ressources mobilisables, parmi d'autres, pour entreprendre ce travail d'écriture.

En 2009, 5 débats rétro prospectifs donnent l'occasion à la communauté des agents, élus et partenaires de se mobiliser ensemble sur les enjeux d'avenir de l'agglomération. Vidéos et mementos feront parler les archives pour alimenter l'imagination du futur de l'agglomération.

5 défis, 5 débats pour mobiliser de manière conviviale les communautés professionnelles du Grand Lyon :

- ▶ Incarner un modèle d'urbanité : « la ville qui s'invente »,
- ▶ Être une métropole qui stimule la créativité en partenariat : « l'agglomération qui innove »,
- ▶ Faire évoluer la gestion urbaine avec la société : « quand les services urbains font l'agglomération »,
- ▶ Bien se connaître et mieux se faire connaître : patrimoine, mise en récit et en représentation de l'agglomération.
- ▶ Agir ensemble demain : la place et le rôle de la société civile dans l'élaboration des politiques publiques,

Bon débat !

Introduction

Sans services urbains - distribution d'eau, système d'assainissement, réseau électrique et téléphonique, traitement des ordures, transports collectifs et stationnement, voirie... - une agglomération ne pourrait fonctionner. En un sens, ces services font la ville et la vie urbaine : dites moi quels sont vos services, je vous dirai comment vous vivez la ville...

Quels sont alors les services que la Communauté urbaine a rendu au fil du temps, comment ont été construits leurs supports physiques, quels sont les acteurs qui les ont produits, au sein de la Communauté urbaine et à l'extérieur, comment la façon de « rendre service » a-t-elle évolué pour donner satisfaction à des besoins en perpétuel renouvellement, comment la délivrance des services urbains s'est-elle partagée entre public et privé... ?

A travers cette histoire, il apparaîtra que Lyon entretient décidément un rapport singulier à la technique...




Sommaire

Années 30/60	Des services fondateurs de l'intercommunalité	p. 5
Années 70	Réseaux techniques, le soubassement de l'agglomération	p. 13
Années 80	Partage public/privé, une scène de conflit	p. 21
Années 90	Des services pour une nouvelle société urbaine	p. 29
Années 2000	L'usager au cœur des services urbains	p. 37



Des services fondateurs de l'intercommunalité



Les services urbains ont une histoire ancienne à Lyon. Ils sont aussi «fondateurs» de la Communauté urbaine, à plusieurs titres : c'est par les réseaux urbains que naît la coopération intercommunale dans l'agglomération lyonnaise depuis les années 30, car il est impératif de réaliser des réseaux d'approvisionnement en eau, d'assainissement, de transport... à l'échelle non pas des communes, ce qui serait aberrant, mais à celle de l'agglomération.

La création de la Communauté urbaine en 1969 sera au bout de cette logique.

Les services urbains sont fondateurs, aussi, parce que c'est essentiellement sur eux que portent les compétences de la Communauté urbaine en 1969.

Des services urbains presque aussi anciens que les villes

Le *Corpus Vigilum*, « *Corps des Vigiles* » instauré sous le règne d'Auguste à Lugdunum correspondait à nos actuels pompiers ; près de 200 km d'aqueducs acheminaient l'eau depuis les Monts d'Or, la Brevenne, le Mont Pilat... Lugdunum est, après Rome, la cité la mieux alimentée de l'Empire, celle qui invente la technique du siphon inversé pour construire des ponts et aqueducs démesurés.

Des « *services* » (pardon pour l'anachronisme) ont donc émergé une première fois dans l'antique Lugdunum, avec la présence romaine. Ils vont connaître une longue nuit, puis réapparaître entre la Renaissance et le 19^{ème} siècle.

Les « équevilles »

Côté cour/Côté jardin, n°32 avril 1994

En 1672, tout Lyonnais a pour devoir de « nettoyer au balay, devant sa maison ou sa boutique jusqu'au ruisseau qui partage desdites rues et chemins, et ce tous les jours à commencer à sept heures du matin en été, et huit heures en hyver ». On doit aussi faire un « amas » des immondices ou « balieures » « afin que les âniers qui passent ordinairement par ladite ville les puissent enlever ». En 1746, Lyon met en adjudication un service de tombereaux pour charrier les ordures ménagères ou « équevilles », sous la direction d'un « ingénieur-voyer » : c'est l'esquisse d'un service de nettoyage qui se structurera au milieu du 19^{ème} siècle.

Le corps des pompiers renaît au 16^{ème} siècle, à la suite de grands incendies. En 1565, une ordonnance royale prescrit de désigner 12 « *maîtres-charpentiers* », rive droite et rive gauche de la Saône, à la tête d'une équipe toujours prête à partir. Le corps des « *Gardes Pompes* » créé en 1781 par ordonnance royale devient « *Bataillon des Sapeurs-Pompiers de Lyon* » en 1852, avec un effectif total de 600 hommes.

Pour l'eau potable, le Consulat installe dès 1647 les premières machines pour élever les eaux du Rhône. Pour autant, les Lyonnais ne peuvent compter que sur des fontaines publiques et privées alimentées par des sources ou des puits. Il faudra attendre 1832 pour que la première concession soit accordée pour distribuer de l'eau aux habitants du bas de la Croix-Rousse, et 1853 pour que soit signé le traité de concession avec la Compagnie Générale des Eaux (CGE), créée sur l'initiative des saint-simoniens Prosper Enfantin et Henri Siméon. La CGE construit le premier réseau d'eau, qu'elle distribue par l'usine dite élévatrice de Saint-Clair construite en rive droite du Rhône. Les fondateurs de la CGE avaient compris tout l'intérêt de ces eaux extrêmement

bien filtrées, issues des nappes phréatiques du Rhône, pour une distribution de masse. Des machines à vapeur importées d'Ecosse alimentent Lyon à raison de 2m³ à chaque coup de piston. L'usine est ensuite complétée par celle du Grand Camp, en rive gauche du Rhône.

L'eau apporte aussi l'électricité à Lyon. La mise en route de la centrale hydro-électrique de Cusset (1899), alimentée par le canal de Jonage, permet l'électrification de la ville.

Le premier réseau d'égouts et collecteurs digne de ce nom est pour sa part construit entre 1854 et 1870, à partir d'embryons de canalisations plus anciennes, avec environ 80 km de linéaire. La ville en est l'opérateur. Les égouts sont surtout présents dans les rues de la ville traditionnelle, alors que les anciens faubourgs sont peu desservis, et qu'il n'y a rien ou presque sur la rive gauche du Rhône.

Lyon a toujours connu des passeurs sur le Rhône et la Saône. Mais il faut attendre la Compagnie des Omnibus de Saint-Clair, en 1837, pour le premier service urbain digne de ce nom, avec des horaires réguliers et un itinéraire fixe, et encore quelques décennies de plus pour que la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, l'OTL (1879), ancêtre de nos actuels TCL, construise les tramways et exploite les anciens omnibus, sous concession de Ville de Lyon ou du département du Rhône. D'autres lignes sont aussi concédées par des communes à la Cie d'Ecully, la Cie de Caluire, le tramway Lyon-Neuville surnommé « *Guillotine* »... mais, peu rentables, elles seront rachetées les unes après les autres par l'OTL. Les transports en commun, pataches, omnibus, tramways... sont tirés à la force des chevaux (un bon millier à Lyon !) jusqu'au moment où la traction électrique les met sur la paille, à partir de 1894. Les premiers autobus, dotés de moteurs thermiques apparaîtront dans les années 20 et supplantent pour longtemps tous les autres modes de déplacement en ville, même les trolleybus apparus pourtant après eux, en 1935.

Faiblesse des municipalités, puissance des sociétés privées

Les premiers services urbains en réseau, l'eau, le gaz, les transports publics ont été développés en Europe par des capitaux privés. En France, la faiblesse des villes (multitude de communes, centralisme parisien, faiblesse des moyens financiers et humains...) explique leur propension à faire appel à des sociétés privées pour

produire les services locaux. Très tôt, des sociétés telles que la Compagnie Générale des Eaux, ou la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Éclairage (fondée en 1880 à l'initiative du Crédit Lyonnais) se sont lancées dans ce marché de la gestion déléguée ; très vite, elles se sont retrouvées en situation de monopole.

Vers la fin du 19^{ème} siècle, l'idée d'avoir des réseaux municipaux permanents se renforce ; le « **socialisme municipal** » connaît son zénith entre les deux guerres. Il est marqué par le souci de réaliser le service de la façon la plus rentable et la plus sociale, en donnant du travail à une partie des plus pauvres.

Sylvain Petitet, chercheur au CERTU raconte cette singularité française des services urbains :

« D'une manière générale, ces entreprises offraient leurs services aux maires des villes les plus importantes en proposant d'intervenir sous le régime de la concession, c'est-à-dire qu'elles prenaient en charge à leurs risques et périls la construction et l'exploitation des infrastructures, ce qui supposait une forte mobilisation de capitaux, d'où un adosse-

ment de ces entreprises à des structures bancaires importantes. (...)

L'Etat s'est fortement opposé à la prise en main des services urbains par les collectivités locales à l'époque du socialisme municipal à la fin du 19^e siècle, et plus tard dans les années 20. Le Conseil d'Etat avait tendance à limiter l'action des collectivités et à empêcher celles-ci de se lancer dans des activités de nature industrielle ou commerciale, jugées économiquement aventureuses et donc en principe réservées à l'initiative privée. (...)

Dans les autres pays européens comme l'Allemagne, l'Italie ou l'Angleterre, il y a une tradition plus forte de régie directe de ces services qui a conduit à la création d'entreprises municipales. »

(Propos recueillis le 6 octobre 2009)

L'eau fondatrice

La municipalité de Lyon va multiplier les tentatives, entre le milieu du 19^{ème} siècle et 1914, pour étendre son périmètre communal jusqu'aux limites de l'agglomération qui est en train de se former. Elle tente d'annexer Caluire, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Fons, Sainte-Foy-lès-Lyon... L'échec de ces tentatives va déclencher l'aventure intercommunale.

C'est surtout autour de l'eau, celle que l'on boit, celle que l'on rejette, que naît la coopération intercommunale dans l'agglomération. Premier créé, en 1929, à l'initiative du maire de Villeurbanne le **Docteur Goujon**, le Syndicat des Eaux de la Banlieue de Lyon (SIEB). Il rassemble les 28 communes de banlieue qui ont concédé leur service de l'eau à la Compagnie Générale des Eaux. Elles sont desservies par un réseau de distribution d'eau qui encercle complètement Lyon, qui a décidé de prendre l'eau en régie directe en 1900. Fruit d'un antagonisme bien installé entre Lyon et sa périphérie, ces communes font tout pour ne pas dépendre du réseau d'eau de la ville centre.

La création en 1931 du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Rive Gauche du Rhône (SIARGR) est une étape plus importante encore.

Le géographe **Franck Scherrer**, dans sa thèse sur « *L'égout, patrimoine urbain* » défend l'idée que l'intercommunalité se construit à Lyon par la coopération des communes en matière d'assainissement.

Pour saisir ce qui se passe, il faut revenir à la situation des années 20. L'urbanisation à marche forcée des com-

munes de l'Est lyonnais met les communes au pied du mur. Toutes les eaux usées de la rive gauche du Rhône utilisent les égouts de Lyon, de plus en plus insuffisants. Il devient nécessaire de transformer les égouts de Lyon par la construction d'un grand collecteur, dit grand collecteur de ceinture de la rive gauche du Rhône, desservant en même temps que Lyon les communes de la rive gauche (Villeurbanne, Saint-Fons, Vénissieux, Vaulx-en-Velin). Ce secteur comprend 450 000 habitants, soit la moitié de l'agglomération !

« Villeurbanne et d'autres communes de banlieue (...) sont tributaires des collecteurs lyonnais pour évacuer leurs eaux pluviales et usées en aval dans le Rhône. Cet arrangement local (...) passe presque inaperçu tant que le linéaire d'égouts construits est faible. Il en va autrement dans la décennie suivante lorsque, comme à Villeurbanne, le linéaire d'égouts est multiplié par quatre en 8 ans. Au cours des années 1920, le dispositif morphologique du réseau se révèle de plus en plus inadapté : les égouts de liaison débordent, rompent, et les inondations se multiplient. »

(Franck Scherrer, « Genèse et métamorphose d'un territoire d'agglomération : de Lyon au Grand Lyon », revue de géographie de Lyon, 1995, vol. 70, n°2)

Pour y arriver, il faut ce syndicat. En 1937, deux ingénieurs de la ville de Lyon imaginent la station d'épuration à Saint-Fons, inaugurée 40 ans plus tard !

Le grand Collecteur de Ceinture de la rive gauche du Rhône

Marcel Bertarion et René Montfagnon, « Assainissement de l'agglomération Lyonnaise », Technica, 1937.

« La totalité des eaux de la Rive gauche du Rhône sera ainsi drainée vers l'aval de l'agglomération et pourra être traitée à une station d'épuration, qui sera située près du débouché du grand collecteur dans le Rhône, dans les terrains désaffectés de la Poudrerie de St-Fons ».

La fin du « tout manuel » Le métier des égoutiers

Côté cour côté jardin, novembre 1995

Un ancien égoutier de la Ville de Lyon, Jean Alamercery, lui-même fils d'égoutier, et dont le fils deviendra égoutier à la Courly racontait :

« Chacun allait au charbon pedicus cum jambis en poussant la carriole à bras sur laquelle étaient entassés les outils : racles et balles en osiers. A l'époque, tous les trottoirs étaient en terre et les grandes avenues étaient pavées. Dès qu'il pleuvait la terre et le sable qui jointoyaient les pavés partaient à l'égout. Ce sable, il fallait autrefois l'extraire manuellement ; une

tache très dure et pour les hommes et pour Bichette. « Bichette c'était la jument qui tirait le tombereau où l'on chargeait le sable. Lorsque le tombereau était plein, on allait le vider à Gerland. On ne pouvait faire que deux voyages par jour entre le sixième arrondissement et Gerland. » Parfois ce n'était pas à Gerland que l'on allait acculer le tombereau mais sur les jeux de boules du quartier des Brotteaux. En effet, histoire de mettre un peu de beurre dans les épinards, les égoutiers de l'époque vendaient quelque fois le

sable extrait des boyaux de la ville aux clos boulistes.

Pour remplacer Bichette et son tombereau, Jean, vers la fin de sa carrière, a vu arriver le premier camion-benne, un P-45. Et puis le progrès étant en marche, il a vu aussi la mise en œuvre des premiers treuils pour remonter les balles d'osier ainsi que la première aspiratrice de marque Sovel entièrement électrique. »

Des services enviés

Lyon peut se prévaloir de ses services techniques municipaux, emmenés par l'ingénieur en chef de la Ville **Camille Chalumeau**, et des réalisations dans le domaine de l'eau, des déchets avec l'usine d'incinération des immondices construite en 1930, considérée comme un modèle du genre, ou des transports en commun.

« On envoyait notre matériel et notre personnel, nous

avons des cadres techniques de premier ordre et des agents dévoués. Un poste à l'OTL était très recherché » se rappelait **M. Gayrard**, ancien directeur des TCL, quand il était interrogé en novembre 1975 par le journal interne de la société, « en ligne directe ». L'OTL a acquis une réputation européenne qui fait de Lyon « la ville du trolleybus » après 45.

Les maires se parlent dans le syndicat à vocation multiple (1962)

Après guerre, de nouveaux syndicats intercommunaux à vocation unique, dans l'assainissement et l'énergie viennent s'ajouter aux plus anciens. Mais les uns comme les autres sont trop restreints, certains n'ont qu'une mission d'études... En matière de transports en commun, d'assainissement, de collecte des ordures ménagères, de distribution d'eau, la pluralité des réseaux et des modes d'exploitation engendre des gaspillages. C'est le constat que transmet le préfet du Rhône, **Roger Ricard**, au ministre de l'Intérieur pour justifier son intention de créer un district, nouvel outil de coopération intercommunale.

« La plupart des problèmes auxquels doivent faire face les communes de l'agglomération ne leur sont pas propres mais sont communs à l'ensemble qu'elles forment : tel est le cas de l'extension et de la gestion des grands services essentiels à la vie de toute collectivité » (Roger Ricard, 1958).

Ce projet de district urbain sera refusé par la majorité des communes de l'agglomération. En revanche, le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'Agglomération Lyonnaise (SIVMAL), d'ambition bien plus modeste, est accepté en 1962. Présidé par le maire

de Lyon **Louis Pradel**, il regroupe 26 communes du Rhône et de l'Isère. Son activité se limite à l'extension du réseau d'assainissement de l'agglomération. Il réalise deux grands collecteurs et une station d'épuration. Le 20 septembre 1965 est une date importante : elle voit la mise en service partielle du grand collecteur de la rive gauche du Rhône qui joue un rôle essentiel dans la vie quotidienne de l'agglomération. Le chantier avait

été ouvert un quart de siècle plus tôt, en 1940, dans le but de fournir du travail aux chômeurs. Il relie la rue de la Feyssine à la rue Paul Bert, et Saint-Fons au Rhône.

Les maires sont présents dans ce syndicat. En son sein, les maires de l'Ouest lyonnais, novices en matière d'intercommunalité, en apprennent les rudiments.

Dans son discours d'investiture, Louis Pradel, nouveau président de la Communauté urbaine, rend un hommage appuyé aux réalisations du SIVMAL :

Extrait du procès-verbal de la séance publique du Conseil de Communauté du mois de janvier 1969

« Nous avons toujours eu, dans notre région lyonnaise, l'esprit d'agglomération. Les syndicats intercommunaux qui y ont été créés en sont la preuve. Ils ont permis d'apporter beaucoup de bien-être à nos concitoyens. Mais je

voudrais souligner le trait original de l'un d'entre eux : le Syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération lyonnaise. Non seulement il nous a permis de réaliser dans un délai très court et à un prix beaucoup plus

bas une œuvre d'assainissement très importante, mais il a introduit, entre les communes membres, un esprit de solidarité dont les exemples ne sont pas nombreux. »

La catastrophe de Feyzin démontre la nécessité pour l'agglomération de prendre son destin en main (1966)

A 6h40 le 4 janvier 1966, la France connaît une catastrophe industrielle, à Feyzin. Alors que les pompiers combattent l'incendie d'une violence prodigieuse d'une sphère de propane, une gigantesque explosion a lieu.

Après plusieurs heures, on dénombre 18 morts, dont 11 pompiers, 7 du service incendie lyonnais et 4 de Vienne. La question des compétences est immédiatement posée par le préfet du Rhône, **Roger Ricard**.

FEYZIN : L'explosion du réservoir de stockage était imprévisible. Et pourtant... M. Ricard : « Un problème de compétence non résolu... »

Le Progrès, 5 janvier 1966

En dehors des données techniques de la catastrophe, qui seront établies lors de l'enquête en cours, ce sinistre pose de façon tragique un problème qui n'est pas nouveau, celui des limites administratives. Feyzin, à huit kilomètres de Lyon, se trouve dans l'Isère. Le préfet du Rhône n'a pas eu à donner d'avis sur la création d'une raffinerie

aux portes de Lyon. Sur le plan incendie, les pompiers de Lyon sont appelés à combattre le feu sur le territoire de Feyzin, commune limitrophe, mais ils n'ont pas à intervenir sur le plan inspection et entretien des services de sécurité. (...) Les sapeurs-pompiers lyonnais qui ont eu à combattre le sinistre hier matin, étaient en posses-

sion du plan de la raffinerie, mais ils n'avaient jamais eu à participer à des manoeuvres ni à des essais à l'intérieur de l'enceinte. (...)

Le problème des compétences administratives à propos de Feyzin, a ajouté M. Ricard, au départ c'était une histoire de fous, c'est devenu une histoire sanglante. »

L'incendie de Feyzin sera une preuve de plus, mais dramatique !, du caractère aberrant d'une organisation administrative qui fait dépendre du préfet de l'Isère, basé à Grenoble, toute une partie de l'agglomération. Il confirmera la nécessité de modifier les frontières départementales et, dans la foulée, de créer la Communauté urbaine. **Olivier Brachet**, vice-président du Grand Lyon et directeur historique de Forum Réfugiés, a eu le 1^{er} février 2008 cette formule d'une extraordinaire concision : « *C'est quand même un incendie qui fabrique la Courly !* »

Le 5 avril 1966, les parlementaires du Rhône unanimes à l'exception de deux élus communistes, déposent à l'Assemblée nationale une proposition de loi pour modifier les limites des départements du Rhône, de

l'Isère et de l'Ain. De multiples exemples d'absurdités administratives sont cités : des habitants doivent faire jusqu'à 100 km pour régler des problèmes administratifs, à Grenoble ou à Bourg-en-Bresse, parce que leur commune est en Isère ou dans l'Ain ; le Syndicat des transports n'est pas compétent pour les communes de l'Ain et de l'Isère, où pourtant les implantations sont de plus en plus nombreuses... Cette proposition ne viendra pas en discussion à l'Assemblée, mais la loi du 31 décembre 1966 sur les Communautés urbaines ne l'oubliera pas, en subordonnant la création de celle de Lyon à la modification des limites départementales réalisée par la loi du 29 décembre 1967.

1969, la Communauté urbaine se met au travail

Un pas de géant pour l'intercommunalité : la loi du 31 décembre 1966 a prévu la création de quatre communautés urbaines, à Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg. Les communes doivent promouvoir une gestion solidaire des services publics d'intérêt commun (établissements scolaires, réseaux techniques - voirie, eau...-, services d'incendie, abattoirs, marchés gares).

A sa création, la Communauté urbaine de Lyon en reste aux compétences obligatoires prévues par la loi, centrées sur les services urbains.

Le passage du communal à l'intercommunal donne lieu à des cérémonies, avec leur lot de rituels et symboles, quand par exemple, à l'occasion de l'installation de la Communauté urbaine de Lyon au Palais de la Foire le 14 janvier 1969, le corps des pompiers de la Ville de Lyon se fond avec vingt huit autres corps communaux en une seule entité, le corps communautaire.

Il faut apprendre aux agents issus ou appartenant à différentes communes à partager la réalisation du service. La plupart d'entre eux vient quand même des services de la Ville de Lyon, ce qui facilite le passage de relais.

Premier « Bilan d'Activités » de la Communauté urbaine

1969-70

Les agents mis à disposition au 1^{er} janvier 1969 : communes d'origine

Lyon	Villeurbanne	Vénissieux	Caluire	Oullins	51 autres communes	Total
2731	471	151	79	57	395	3884

Pierre Pijourlet, ingénieur en chef à la direction de la Voirie se souvient que tout n'est pas facile dans cette mise en place : « *En arrivant à la Communauté urbaine début 70, j'avais juste une table, et sur la table un statut de la fonction publique. Tout se mettait en place, il fallait tout créer. Sans vraie directive, chacun s'est fait un peu tout seul, a «fait*

son trou» comme il l'entendait. Cela a donné lieu à un trait caractéristique : la Communauté urbaine est un patchwork ! (...) Les services de la Ville de Lyon étaient devenus ceux de la Communauté urbaine, et on y avait intégré des personnes des communes alentours. Des services étaient mieux structurés que d'autres, comme celui des permis

de construire et de la voirie, dont le service était « passé en bloc » de la Ville à la Communauté urbaine en conservant l'ensemble des missions Ville et Communauté, ce qui apportait une cohérence dans l'action et une économie de moyens. En fonction des personnalités, de l'ancienneté des uns et des autres, les modes de fonctionnement se sont mis en place de manière assez différente. (...) L'assainissement est caractéristique : l'assainissement étant avant tout un réseau, son personnel s'est rapidement fédéré, aidé par un « patron » qui avait une personnalité forte : il a tout cadré. L'assainissement est resté jusqu'aujourd'hui un bloc homogène, une sorte de géode un peu isolée au sein de la Communauté urbaine. (...) Mais dans d'autres endroits, l'intégration ne s'est pas faite. A l'aménagement urbain, le staff de la Ville de Lyon ne se mélangeait pas à ceux qui venaient des autres communes. La séparation était nette à la Communauté urbaine entre Lyon et la périphérie ».

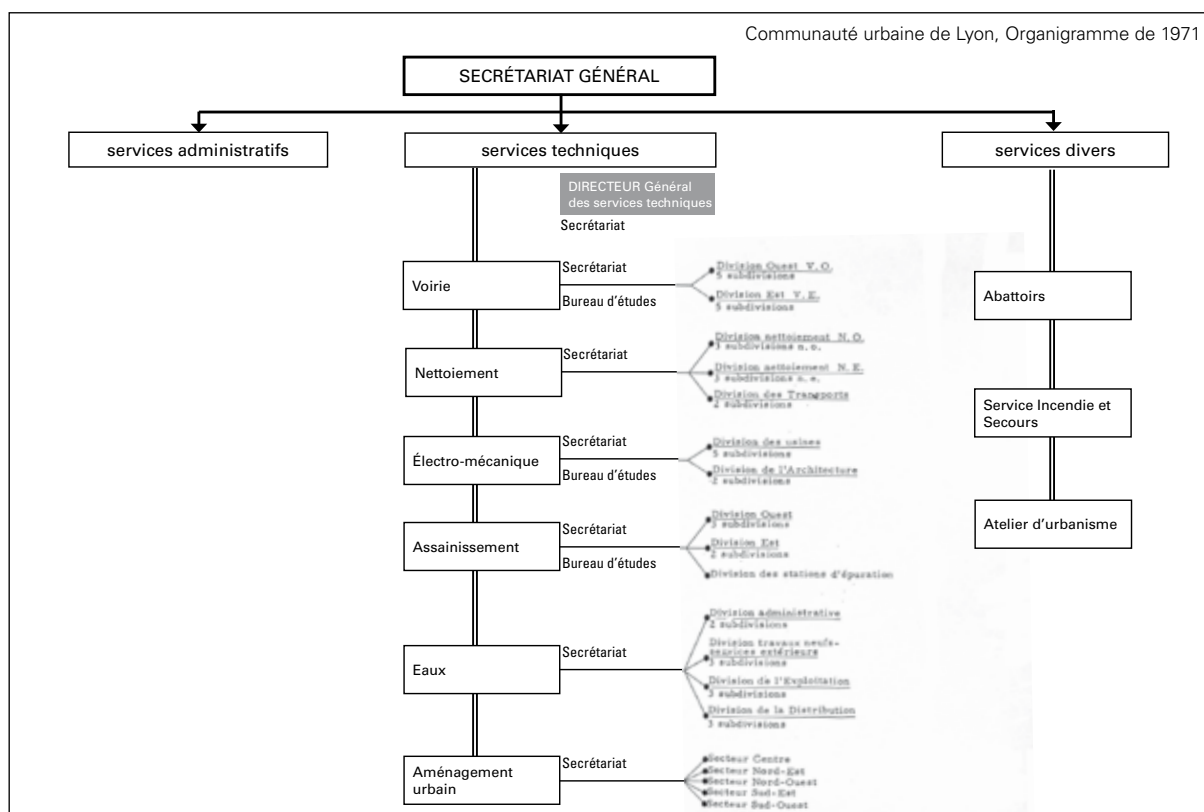
(Propos recueillis le 29 janvier 2008)

L'organisation des services communautaires se fait en trois grands blocs : les « services administratifs », les « services techniques », et les « services divers ». Les services techniques sont segmentés en « divisions », les autres en « services ».

Les « services techniques » occupent une place éminente. Ce sont l'Assainissement, le Nettoyement, l'Aménagement urbain, la Voirie qui gère pour les communes le domaine public de voirie sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine (travaux d'entretien et aménagement des routes et trottoirs, ouvrages d'arts, tunnels...), le service des Eaux en charge du captage, traitement, élévation, adduction, distribution publique de l'eau, et celui de l'Électromécanique qui exploite les usines d'incinération des ordures, les tunnels routiers, surveille et afferme le réseau de transport en commun lyonnais. La Communauté urbaine n'a pas de compétence directe sur les transports. Les « services divers » comprennent pour leur part les abattoirs, le service Incendie, et l'Atelier d'urbanisme.

Ces services sont loin d'être tous regroupés au Palais de la Foire, siège de la Communauté : seul l'Assainissement y est installé, alors que la Voirie est dans le Palais des Arts, dans l'actuel musée Saint-Pierre, le service des Eaux sur le quai Jules Courmont...

Néanmoins, ils ont à leur tête un directeur général des services techniques, en la personne de **Fernand Pauwels** et sont relayés au niveau de la structure administrative par une division des équipements.




Du métro à la rue piétonne



Le 8 septembre 1975, M. Louis PRADEL, Maire de Lyon, inaugure l'aménagement de la rue de la République en rue piétonne.



Réseaux techniques, le soubassement de l'agglomération



L'infrastructure des services urbains se pose sur l'agglomération, dans le prolongement de l'effort amorcé dans les années 60 : le programme de réalisation d'égouts et stations d'épuration (Pierre-Bénite et Saint-Fons), de voiries (tunnel sous Fourvière, échangeur de Perrache, dessertes de la Part-Dieu...), du Métro, d'alimentation en eau... est pharaonique. Tout ne sera d'ailleurs pas achevé dans la décennie, mais ce qui est fait justifie que l'on résume la décennie par le mot d'équipement.

Il faut aussi raccorder, unifier et homogénéiser des réseaux qui souffrent d'une très ancienne bipartition Lyon/banlieue, unifier l'exploitation.

L'importance et la diversité des missions qui incombent à la jeune Communauté urbaine oblige à confier des maîtrises d'œuvre et même des maîtrises d'ouvrage à des organismes extérieurs. Mais l'important est que la technique soit « lyonnaise », car la place de Lyon face à Paris se joue au travers du pouvoir technique, et que la Courly monte en compétence.

Petite musique des chiffres

Il faut construire l'infrastructure physique des services urbains, des équipements et les réseaux qui vont avec : ce sont le tunnel sous Fourvière inauguré en 1971, les nouvelles voies desservant la Part-Dieu et les liaisons

de l'autoroute A6/A7, les stations d'épuration à Pierre-Bénite puis à Saint-Fons, le centre d'échanges de Perrache, l'usine de production d'eau de Croix-Luizet, le métro...

Lors de chaque inauguration, comme à chaque bilan annuel des services de la Courly, on compte les kilomètres de tuyaux posés, le nombre d'usagers desservis, les mètres cubes ou tonnes produites ou traitées, ou encore le nombre de sorties effectuées par les sapeurs-pompiers, les tonnages de fruits et légumes arrivés au marché-gare, les animaux abattus. Le progrès se dit avec des chiffres !

Cette petite musique des chiffres donne lieu à d'étonnantes équations qui traduisent malgré tout les préoccupations de l'époque, telle cette déclaration du prési-

dent **Valéry Giscard d'Estaing** lors de l'inauguration de la ligne A du métro lyonnais en 1978 : « *six millions d'heures pourront ainsi être gagnées chaque année, ce qui correspond au temps annuel de la vie d'une ville de 7 000 habitants* » (en ligne directe, bimestriel d'information interne de la STCL, n°23, mai 1978).

Dès le milieu des années 70, les responsables communautaires répondent dans des interviews que la Communauté urbaine a d'ores et déjà fait progresser la qualité du service rendu... chiffres à l'appui.

Unifier, fusionner, raccorder

La Communauté urbaine doit unifier des réseaux, leur exploitation, le prix des services...

Certes, il est plus simple de le faire pour la gestion des ordures ménagères, avec les usines de Gerland et Caluire, que pour l'eau ou l'assainissement.

Au 1^{er} janvier 1969, voici la situation que dresse **Michel Baud**, Ingénieur en Chef et directeur du Services des Eaux : 22 communes disposent de réseaux parfaitement distincts, 40 investisseurs ont participé aux financements des équipements, 13 communes, dont Lyon exploitent l'eau en régie directe, alors que 43 communes, groupées en 9 syndicats, concèdent ou afferment leur service de l'eau à trois sociétés d'exploitation...

Quel casse tête ! En plus, il faut unifier les tarifs de l'eau, trouver une nouvelle formule de paiement (c'est fait en 1972 : on paye l'eau au litre), mais sans remettre en cause les contrats d'affermage récemment signés.

La Courly fait porter le gros de son effort sur les moyens

de production, dans ce que l'on appelle l'usine primaire de Croix-Luizet, équipement central pour l'alimentation de l'agglomération. Heureusement, les captages qui alimentent l'usine sont proches les uns des autres dans l'île de Crépieux et à Charmy, au nord-est de l'agglomération, de même que les usines élévatoires qu'il faut fusionner, en bordure du canal de Miribel (usine de Crépieux) et en bordure du boulevard Laurent Bonneval (usine de Grand Camp). Il faut ensuite, autant que possible, étendre le service vers toutes les communes.

« *Tirer des tuyaux* » est aussi une grande activité de l'Assainissement, qui s'efforce à la fois de raccorder les réseaux d'assainissement communaux aux deux bassins centraux de l'agglomération, avec leurs stations d'épuration, à Pierre-Bénite et à Saint-Fons, et à la fois d'étendre les réseaux vers la seconde couronne de l'agglomération.

Louis Pradel rend hommage à la partie invisible de l'agglomération (1972)

Lyon a été appelé pont, porte, carrefour, mais Lyon est depuis très longtemps un ventre, un monde souterrain... Le monde visible qui s'étend en surface se double d'une ville invisible, faite d'égouts, de tunnels, de traboules, de galeries... Un monde dont on parle peu : l'inauguration d'un grand ouvrage, comme le collecteur de la rive gauche du Rhône en 1965 se fait en catimini, alors que le métro en 1978 fait venir un président de la République ! Pourtant, les uns et les autres demandent

une grande technicité, coûtent des fortunes, et sont indispensables au quotidien de l'agglomération...

En inaugurant la station d'épuration à Pierre-Bénite le 27 juin 1972, investissement colossal conçu pour répondre aux besoins de 450 000 habitants, **Louis Pradel** rend justice à cette partie invisible :

Inauguration de la station d'épuration, rive droite, à Pierre-Bénite, par Louis Pradel, le 27 juin 1972

Bulletin Officiel de la Communauté Urbaine de Lyon, n°36, juillet-août 1972

« Mesdames et Messieurs, je voudrais attirer l'attention de nos populations sur le caractère ingrat de la réalisation d'un réseau d'égout tel que le nôtre. Les riverains des voies dans lesquelles nous creusons des tranchées pour construire nos égouts se plaignent de la gêne qui leur est apportée par ces travaux. Ensuite, nous remplissons les

trous, nous remettons les chaussées en bon état et l'on ne voit plus rien. Mais des milliards ont été enterrés pour l'assainissement de nos villes. (...) Evidemment, nous pouvons montrer cette usine. Il n'en est pas de même pour les égouts qui, cependant coûtent très chers aux collectivités. Je crois que le Syndicat intercommunal

à vocation multiple de l'agglomération lyonnaise a construit pour plus de 6,5 milliards d'anciens francs d'égouts. M. Meulet pourra vous donner le chiffre exact. Avec la station de relèvement et le canal qui rejette les eaux d'orage dans le canal de fuite du barrage, cela représente un total de 12 milliards ».

L'évolution de la pénibilité du travail au Grand Lyon

Synthèse d'enquête, Caroline Bouchet, stagiaire DRH, 2005

« Au début de la Communauté Urbaine, au moment de la création des subdivisions, le confort des dépôts était très limité. Tous les locaux ne bénéficiaient pas du chauffage et de douches, par exemple. « A l'époque, c'était Zola... » commente un interviewé. Les bâtiments étaient le plus souvent vétustes. Les véhicules étaient beaucoup plus rares qu'aujourd'hui : à la Voirie par exemple, il n'y en avait pas ou peu ; il était courant de se rendre des Terreaux à Perrache en passant par Bellecour avec une brouette. Ils

étaient également moins confortables et moins adaptés au travail. (...) Dans certaines fourgonnettes de petite taille, des agents devaient parfois voyager à l'arrière, recevant dans les jambes le matériel non arrimé en cas de secousse...

L'outillage courant était manuel, les agents n'avaient pas, par exemple, de marteaux piqueurs, mais des barres à mine, masses et burins... Enfin, les moyens de manutention étaient limités ; les matériaux tels que le sable ou le remblai étaient chargés et déchargés des camions à la pelle. Pour

décharger les bordures de trottoir des véhicules, les paveurs plaçaient des pneus par terre et faisaient tomber les bordures dessus pour ne pas les détériorer. En l'absence de transpalettes et chariots élévateurs, les agents devaient porter des seaux et des sacs dont le poids était important (50 kilos pour les sacs de ciment par exemple). Durant cette époque de pionniers, l'aménagement de nouveaux dépôts et l'acquisition de matériel ont été les principales sources d'amélioration ».

Faire sortir de terre l'agglomération, un travail de pionniers

La situation de départ justifie que les ingénieurs et techniciens se perçoivent comme des pionniers, ceux qui font sortir de terre l'agglomération. « *Je qualifierais cette période d'exceptionnelle* », se rappelle **Gérard Caviglia**, qui intègre le service de l'Assainissement en décembre 1969 pour prendre une subdivision territoriale dans l'Est de l'agglomération :

« tout était à défricher, à construire, à mettre en place. Durant cette première phase de la communauté, nous avons établi des infrastructures, équipé et équilibré l'agglomération. A Jonage, j'ai construit en 1970 le premier égout. Il n'y avait pas un centimètre d'égout dans la commune ! Dans un autre secteur, des collègues portaient tous les mercredis relever les égouts, avec mètre, niveau et roulette. Pour les trouver, ils ouvraient tous les tampons... ».

(Propos recueillis le 3 septembre 2008)

Le premier rapport d'activité de la Communauté parle de lui-même.

Réseau d'assainissement de la communauté urbaine

Communauté Urbaine de Lyon,
Bilan d'Activités 1969-1970

Le réseau d'égouts de la Communauté urbaine comprend 1.100 kilomètres d'égouts environ, dont 400 sur Lyon, 110 sur Villeurbanne et 55 sur Vénissieux.

6 communes n'ont pour l'instant aucun égout, ce sont Cailloux-sur-Fontaines - Chassieu - Fontaines-Saint-Martin - Poleymieux-au-Mont d'Or - Solaize.

A la création de la Communauté urbaine, il fallait ajouter à cette liste Craponne, Jonage et Mions.

En outre, Curis-au-Mont-d'Or et St-Genis-les-Ollières n'ont que des réseaux très réduits. (...)

Une communauté... humaine

La Communauté urbaine est d'abord une communauté humaine, à laquelle les services techniques, au fond très ouvriers, donnent leur culture... Un sens aigu du collectif, un intérêt pour la technique, l'ingéniosité, un état d'esprit volontiers moqueur à l'égard des grands discours et des pouvoirs...

La valorisation de la force physique, de l'endurance, de l'adresse, alliée à des horaires de travail concentrés vaudront à la Courly de grands sportifs et même des champions du monde de culturisme (**Gérard Buinoud**, sapeur-pompier), de force «*développer coucher*» (**Joël Trouiller** à la Propreté)... ou de boule lyonnaise (**Richard Brémond**, agent de salubrité).

On retrouve ces ingrédients dans les associations qui émanent des services, telle la Gourguillonaise dont l'orchestre fait danser les retraités de la Courly et des communes lors du tirage des rois, ou l'ASCUL créée en 1970 à partir d'une équipe de basket d'employés du

service des Eaux de la Ville de Lyon. L'ASCUL organise aussi en 1984 un événement loufoque qui d'année en année, fera descendre sur le Rhône des «*embarcations*» pour le moins inattendues, 2 CV, drakkar, tipi, baignoire, carrosse...

Salles de bains sur Rhône Les aventures du sanitaire, héros d'une véritable fête populaire.

Le Progrès, 23 septembre 1984

(...) Qu'ils étaient beaux et courageux au milieu du Rhône, pagaillant du fond de leur baignoire, s'agitant du haut de leur cuvette de porcelaine ! Ils étaient une trentaine d'hommes et de femmes qui avaient osé défier le pari de l'ASCUL... Et du pont Winston Churchill, au pont de l'Université, ils tentaient la descente du Rhône en sanitaires.

C'est la grève !

La vie communautaire est ponctuée de mouvements sociaux, avec leurs lots de tracts, pétitions, manifestations... Les services techniques sont souvent en première ligne. Les grèves accompagnent des mouvements nationaux, ou portent sur des questions locales. Le plus souvent, c'est la rémunération qui est en cause, à travers les points d'indice, les multiples primes (de technicité, d'insalubrité, etc.) ou pour obtenir des recrutements, réduire le temps de travail, obtenir un jour de repos, ou demander des véhicules, tels les fontainiers CGT chargés de vérifier et réparer les installations d'eau, qui font grève en février 1980 pour obtenir un parc de voitures plutôt que de motocyclettes.

L'évolution de la société se mesure aux revendications : effectifs supplémentaires dans les années 70, lutte contre les réductions d'effectifs dans les années 80, demande de titularisation des contractuels dans les années 90, manifestation contre la «*mondialisation libérale*» lors de la tenue du G7 à Lyon en juin 1996... Mais la critique de la «*privatisation des services publics*» fait partie des constantes. Dès l'entrée en fonction de la Communauté urbaine, CGT et CFDT estiment par exemple que les entreprises privées ont fait «*mainmise* » sur l'eau, car elle est affermée à des compagnies privées dans la plupart des communes, sauf Lyon et une poignée d'autres.

Trois semaines de grève chez les éboueurs

Discours de Francisque Collomb, président de la Courly, le 20 novembre 1978

Bulletin Officiel de la Communauté urbaine de Lyon, décembre 1978

« Je vais tout de suite répondre sur ce dernier point de la privatisation des services. C'est là une accusation grave qui m'est souvent adressée, et qui revient chaque fois dans les tracts syndicaux, comme dans les propos des élus des groupes de l'opposition. Dans ce domaine la population a le droit de savoir la vérité, celle qui est

contrôlable, que chacun peut vérifier. A la Communauté urbaine de Lyon, qui existe depuis dix ans bientôt, l'enlèvement des ordures ménagères est traité pour moitié du territoire environ par du personnel de la Communauté - c'est la partie en régie aujourd'hui en grève - et pour l'autre moitié par des entreprises privées adjudicataires.

Ce partage est exactement celui qui existait dans les communes qui forment la Communauté avant la création de cette dernière le 1^{er} janvier 1969. La COURLY n'a rien changé de ce que les communes, en toute liberté, avaient décidé. (...) Alors ! qu'on cesse de me faire des procès d'intention. Je n'ai aucune leçon à recevoir. »

Années d'apprentissage, la Communauté s'affirme dans le champ technique

L'importance et la diversité des missions incombant à la Communauté urbaine oblige à confier à des sociétés extérieures, à la fois des maîtrises d'œuvre, comme l'eau au cabinet Merlin par exemple, et à la fois, ce qui est plus important, des maîtrises d'ouvrage : celle du métro à la SEMALY à laquelle revient aussi la maîtrise d'œuvre, celle du complexe d'échanges de Perrache à la SEM Lyon Parc Auto...

En clair, cette organisation témoigne de la maîtrise indirecte de l'Etat sur les projets, avec au sommet des sociétés nationales spécialisées par marché (SCET, SCIC...), et au niveau local des SEM responsables de la conduite des opérations.

Il faudra que la Communauté urbaine conquière les compétences nécessaires au pilotage en direct des opérations. **Gérard Caviglia** revient sur ces années d'apprentissage :

«Les services de l'Etat étaient omnipotents. Lors des réunions en mairie, quand l'ingénieur de la DDE arrivait, tout le monde se levait, le maire le premier allait l'accueillir ! La DDE distribuait les aides financières. De plus, jusqu'en 1976, la plupart des 56 communes dépendaient de la DDE en matière de voirie et de développement urbain, a contrario de l'assainissement où nous avons eu la chance d'avoir tout de suite en charge la totalité des communes. Nous avons débarqué dans ce jeu, et avons réussi à démontrer que les capacités d'intervention à la communauté urbaine étaient beaucoup plus efficaces que celles de l'Etat».

(Propos recueillis le 3 septembre 2008)

Pour les mêmes raisons, il est impératif que le métro soit lyonnais dans sa conception, ne dépende pas de la RATP. La Société d'économie mixte du métropolitain de l'agglomération lyonnaise (SEMALY) remplit pleinement cet objectif. En venant inaugurer le métro, le président de la République **Valéry Giscard d'Estaing** ne s'y trompe pas : il sait que Lyon, à défaut de pouvoir politique, mise sur son pouvoir technique pour conquérir sa place face à Paris... Euphorique, la presse lyonnaise reprendra des extraits du discours présidentiel :

«Grand événement pour les Lyonnais, la mise en service du métro l'est aussi pour tous les Français car cet ouvrage fait franchir à la technique française des transports urbains, un nouveau pas en avant» ; «la ligne A est l'équivalent en qualité à celle du métro express régional parisien, le R.E.R.» ; «Lyon, capitale régionale, Lyon, métropole nationale au rayonnement international, voilà une ambition à votre portée, voilà une ambition au service de la France».

(En ligne directe, n° 23, mai 1978)

Du coup, on comprendra que le progrès dans les services techniques revêt un caractère presque existentiel. Les jeunes ingénieurs recrutés en grand nombre en 1970 vont largement y contribuer, mais certains services se distinguent plus que d'autres, tel le service de l'Assainissement qui initie une collaboration avec l'INSA de Lyon pour construire un modèle du réseau d'assainissement lyonnais (logiciel SERAIL pour améliorer la gestion des eaux pluviales : 1978).

Le nouveau printemps des transports en commun (1975)

A la Société des transports en commun lyonnais (STCL), on prédit au début des années 70 un retour en grâce des transports en commun. Il laisse aussi

augurer, avant même l'apparition du métro !, le retour du tramway à Lyon. Son journal d'information est bien au fait des tendances sociales :

Le renouveau des transports publics (1975)

En ligne directe, n°5, mai 1975

Il n'y a pas si longtemps, on pouvait de bonne foi s'interroger sur cette question : le transport public urbain n'allait-il pas reculer sans cesse devant la multiplication des voitures particulières jusqu'au point où, vaincu et inutile, il disparaîtrait de nos rues ? Tous les réseaux de transport urbain ont connu ainsi cette période de déclin résigné, dont tout laisse à penser qu'elle est maintenant bel et bien terminée.

On s'est aperçu en effet que le trans-

port public était indispensable à la vie de la Cité (...). Tout d'abord les enquêtes ont montré que, aussi bien en France que dans le pays le plus motorisé, à savoir les Etats-Unis, 20 à 25% de la population ne pouvait compter que sur le transport public pour assurer ses déplacements urbains (...)

Ensuite la prolifération des automobiles en a fait découvrir les inconvénients, en particulier dans les centres des villes.

Rues engorgées, trottoirs étriés, tra-

versée des chaussées périlleuses, vacarme, pestilence, pollution sont apparus comme la rançon de cette motorisation excessive (...)

Enfin plus récemment, la modification des coûts de l'énergie et notamment du pétrole ont fait — encore timidement certes — ressortir l'effarant gaspillage que constitue l'usage de la voiture particulière pour la plupart des déplacements urbains (...)

Les transports en commun en 2079

A l'occasion du centenaire des transports en commun lyonnais en 1979, les dames qui prennent le métro (le 2 mai) reçoivent une rose de couleur orange ; une chronique dresse aussi, dans le journal d'information

des TCL, les tribulations des familles Centandebus et Deucenzandebus. L'occasion de revenir sur le passé, mais aussi d'imaginer l'avenir des transports publics. Tenez vous bien, voici l'agglomération en 2079...

Deucenzandebus en 2079

en ligne directe, 29 mai 1979

Le conducteur Deucenzandebus était, en cette année 2079, affecté au dépôt de Montluel. Il conduisait un autobus à batteries ultra légères assurant vers la plaine de l'Ain les correspondances du métro Givors-Montluel. La fréquence d'un bus toutes les 5 minutes était suffisante pour cette ligne sururbaine, d'autant plus que les routes étaient très dégagées. Depuis la grande crise de l'énergie des années 2040, les voitures individuelles avaient presque disparu, hormis les livraisons à domicile et quelques originaux entêtés à conduire eux-mêmes leurs vieilles « Mitsubishi » du début du siècle. Quelle curieuse idée de dépenser tant d'argent pour se donner la peine de conduire soi-même ? Deucen-

zandebus avait fini sa journée à 4 heures. Il pouvait retourner dans sa petite maison des bords du Rhône faire une partie de bridge avec son collègue Rouloulété, conducteur de bus à Ouagadougou, avec lequel il était relié par vidéo (...)

Deucenzandebus aimait bien cette ligne 127 où les heures de pointe n'étaient pas trop fortes. Les heures de pointe du dimanche en particulier, les plus terribles sur certaines lignes. Car on ne se déplaçait plus guère pour le travail, chacun ayant chez lui une liaison radio-télévisée avec tous ses interlocuteurs, ce qui avait fait disparaître les bureaux. Quant aux usines, elles étaient téléguidées depuis le domicile de leurs ingénieurs. Par contre, on prenait

bien plus le bus pour aller au spectacle, pour aller à la pêche ou pour rendre visite à la vieille tante qui avait connu l'an 2000.

L'heure de pointe était donc celle des loisirs, et les voyageurs en étaient joyeux et détendus. La conduite semi-automatique laissait à notre ami toute possibilité de discuter avec ses voyageurs. C'était même recommandé par le Service Marketing, pour humaniser les transports. Bien entendu, les voyageurs avaient en poche leur badge magnétique qui débitait automatiquement leur compte en banque du prix du trajet lorsqu'ils montaient dans le bus.

« Dégradation des mœurs civiles »

En France, on n'utilisera le mot « *incivilité* » qu'à la fin des années 90. Pourtant, dès la fin des années 70, les nuisances très variées qui contredisent les règles élémentaires de la vie en commun prennent de l'ampleur,

les agressions d'agents deviennent plus nombreuses dans les transports en commun, à Lyon comme à Paris ou Marseille. C'est parfois des petits riens.

Courrier d'un voyageur mécontent à la STCL

En ligne directe, n°5, mai 1975

« Je me dois d'attirer votre attention sur un fait qui se renouvelle un peu trop souvent et qui, en raison même de sa fréquence, devient de plus en plus irritant. Il s'agit d'utilisateurs d'autobus et trolleybus, appartenant aux deux sexes, qui, au mépris de toute politesse, se permettent de fumer,

encouragés bien souvent dans cette voie par des machinistes ou receveurs qui leurs donnent le mauvais exemple. Utilisateur des T.C.L. depuis plus de treize ans, je constate d'année en année une dégradation des mœurs civiles (...). Je pourrais citer des centaines d'exemples, à commencer par les

places réservées aux handicapés par infirmités ou personnes âgées, places occupées généralement par des individus plus ou moins avachis qui n'ont aucune honte à rester assis, qu'il se présente une femme enceinte, une personne âgée ou un infirme. »

Etablissements scolaires, pompiers communautaires : qui se souvient ?



Qui se souvient ? Le 1^{er} janvier 1969, le corps communautaire des sapeurs-pompiers devient le plus important service civil de secours et de lutte contre l'incendie de France. Il est le second service urbain après la Propreté par les effectifs (il comptera jusqu'à 1 200 personnes). Il marquera la vie interne de la Courly et celle de l'agglomération pendant 30 ans.

La Courly construit des casernes un peu partout dans l'agglomération, sous un commandement unifié.

Qui se souvient ? En septembre 1969, près de 27 000 élèves du secondaire font leur rentrée dans des établissements administrés par la Communauté urbaine, soit un élève du secondaire sur deux dans

l'agglomération. La Communauté urbaine a en charge, à travers son Service de l'Enseignement, la gestion administrative et financière des établissements secondaires. Ces compétences sont abandonnées dans les années 90. Chaque année, la construction par la Courly de nouveaux établissements (rien que 9 CES en 1969 !) occupe une large part de l'actualité communautaire.



Lycée technique de Bron



Partage public/privé, une scène de conflit



Le besoin d'investissement en équipements structurants est moindre, alors que se font jour de nouveaux besoins de renouvellement et de rénovation. Les préoccupations changent, elles se déplacent de l'équipement à la gestion des réseaux en tant que services urbains.

Public-privé : ce n'est rien de dire que la question est une pomme de discorde dans les années 80 quand il est question des services urbains, à la Courly et dans l'opinion française (elle a même été comparée aux grandes querelles théologiques du Moyen-Age !) La Courly va trancher... en confiant une place plus importante aux opérateurs privés dans la délivrance et le financement des services urbains : l'affermage de l'alimentation en eau à la Compagnie Générale des Eaux en 1986 sera un traumatisme pour beaucoup...

En interne, l'impératif est de moderniser les services, d'accroître leur productivité : à l'issue de sa première grande réorganisation, à partir de 1984 il s'ensuivra audits, contrôle accru des services, hausse de la technicité, mécanisation des tâches et... baisses d'effectifs - 6 000 agents communautaires en 1983, 5 400 en 1989. Tout cela ferait presque oublier que les services techniques communautaires renforcent leurs savoir faire et leur capacité de dialogue avec leur environnement. L'implantation à Lyon de l'Institut National de

Génie Urbain (INGUL) en 1987 consacre les capacités d'innovation des services urbains de la Courly et l'excellence du « terreau » lyonnais autour de l'ENTPE, de l'INSA, du Laboratoire d'Economie des Transports, de l'INUDEL et de bien d'autres organismes.

Les préoccupations se déplacent

Les préoccupations changent. Les services intègrent des problèmes d'exploitation qu'ils ne connaissaient pas dans la phase « *héroïque* » de construction. Le fait qu'il faut concevoir en fonction de la gestion et de l'exploitation devient claire. La notion de permanence de service prend une importance nouvelle.

Il faut aussi à nouveau investir, moins pour les équipe-

ments structurants que pour répondre à des besoins nouveaux de renouvellement, de rénovation et d'extension des réseaux, ou apporter de nouveaux services.

En matière d'alimentation et de distribution d'eau de l'agglomération, il faut à la fois rénover et mieux desservir les communes, construire des conduites de transport, des châteaux d'eau, des interconnexions avec la

zone de captage de Crépieux-Charmy jusqu'aux frontières de l'agglomération. Il convient de poursuivre les travaux du métro avec les lignes B et C, de construire la station d'épuration à Neuville sur Saône (1983), ainsi que des déchetteries (à partir de 1986) ; pour remplacer l'usine d'incinération de Gerland, vétuste après 30 ans

de service, il est décidé de construire deux usines d'incinération, l'une située au Port Edouard Herriot de Gerland (l'usine Lyon-Sud, en régie), l'autre à Rillieux-la-Pape (l'usine Lyon-Nord, au secteur privé). Elles ouvrent en 1989 et 90...

« Il nous faudra apprendre à dire non »

En 1983, **Francisque Collomb** est réélu à la présidence de la Communauté urbaine, pour un second mandat.

D'emblée, il prévient qu'il va falloir se serrer la ceinture.

Discours d'investiture de Francisque Collomb, élu président de la Communauté urbaine de Lyon au Conseil de communauté, le 31 mai 1983

Extrait du procès-verbal de la séance publique du Conseil de Communauté

Notre action pendant les 6 années qui viennent, sera enserrée dans un corset économique et financier dont la rudesse pourrait faire penser parfois au cilice. Les ressources financières se raréfient, notre gestion est un bon gage

pour les particuliers, mais voilà que les particuliers ont moins d'argent, alors que l'État et les Collectivités Locales doivent faire face à tant de tâches. Il nous faudra donc être particulièrement vigilants et rigoureux, et s'il est

vrai que dans la vie publique il est plus facile et plus heureux de dire oui, il nous faudra surtout, hélas, apprendre à dire non.

Il lance l'année suivante une restructuration pour que la Courly puisse prendre la compétence de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, conformément aux lois de décentralisation, et maîtriser vraiment ses dépenses.

Les services sont redécoupés en quatre départements : Administration, Equipements, Planification, Développement. Le Département Equipements comprend l'ensemble des services techniques.

Recherche de productivité, baisse des effectifs...

Dans un article, **Jacques Crammer**, secrétaire général de la Ville de Lyon, nous éclaire sur les deux registres

d'action que les collectivités vont utiliser pour se « moderniser » :

« la ville, jeu et enjeu. Le cas de Lyon », Jacques Crammer

Les Cahiers de l'INUDEL n°1, « Gérer les services urbains », décembre 1988

La chose qui est évidente pour tout le monde, c'est que la masse salariale est devenue trop lourde et qu'elle rigidifie, alors que justement on cherche la flexibilité. Et comment alléger cette masse salariale qui avoisine, et parfois dépasse, 50 % des dépenses de fonctionnement ? (...)

Soit il faut améliorer la productivité - je vous signale que le mot ne fait plus peur, qu'il est parfaitement admis, et qu'il y a là une source d'enrichissement considérable pour les agents communaux dans cette démarche nouvelle de management participatif.

Soit il faut élaguer, soyons clairs : il faut élaguer pour supprimer des emplois, c'est-à-dire qu'il faut effectivement couper les branches mortes et abandonner purement et simplement des services jusque-là rendus au public.

Les deux voies seront poursuivies à la Courly, entraînant pendant dix ans une baisse des effectifs, de l'ordre de 100 agents par an, auxquels s'ajoutent plus de 300 emplois transférés au secteur privé dans le cadre de l'aff-

fermage du service de l'Eau. La Communauté urbaine perd au total 900 agents de 1983 à 1989, et retrouve ses effectifs de 1973.

Climat de guerre syndicale à l'Assainissement

Le service de l'Assainissement est le premier à être réorganisé, après un audit. « *La meilleure efficacité au moindre coût* » est une des formules clés de son directeur **Jean-Pierre Bué**.

La recherche de productivité va de pair avec un contrôle accru du travail, un renouvellement et une optimisation du matériel, la remise à plat des horaires : finie la philosophie implicite du travail d'égoutier qui voulait qu'en échange d'un métier pénible, on puisse ne travailler que le matin pour éventuellement exercer un deuxième métier... Les conflits sont terribles : menaces de mort à l'encontre d'auditeurs, tuyaux bouchés pour empêcher le fonctionnement de cureuses et démontrer ainsi que les nouvelles technologies ne sont pas adaptées, invasions du bureau du président **Francisque Collomb** par les égoutiers en colère, manifestations... Le climat est à la guerre syndicale, avec la CGT en première ligne.

Pour la Communauté urbaine, le partage entre régie directe et délégation à des entreprises privées a des avantages indéniables. Dans un article publié dans un numéro d'Economie & Humanisme, **Jean-Pierre Bué**, directeur de l'assainissement de la Courly prendra l'exemple des stations d'épuration à Pierre-Bénite et Saint-Fons, dont la première est exploitée depuis 1978 par la Courly, alors que la seconde est en affermage.

Il est évident que la gestion privée à Saint-Fons est plus souple au niveau du personnel notamment. Le carcan du statut du personnel communautaire pèse lourd sur Pierre-Bénite. Mais, il a été très bénéfique pour notre service et la collectivité, et je dirais aussi pour l'exploitant privé, que nous soyons nous-mêmes confrontés à des problèmes d'exploitation équivalents. Nous raisonnons aujourd'hui comme des exploitants, avec toute l'humilité qu'il faut. Nous pouvons discuter, négocier à armes égales, non dans un rapport maître d'ouvrage/maître d'œuvre, mais dans un rapport d'exploitants ayant les mêmes problèmes à résoudre, parfois les mêmes fournisseurs, et les mêmes difficultés à partager et à régler ensemble. Cette force-là, nous l'avons acquise par la mise en compétition avec le secteur privé.

Jean-Pierre Bué,

« Gestion publique, gestion privée. L'exemple du service de l'assainissement de la Communauté urbaine de Lyon », Economie et Humanisme, n°312, mars-avril 90

La Courly rattrape son retard en matière de mécanisation

Les machines prennent-elles le travail des hommes ? Cette question typique du 19^{ème} siècle refait surface dans les années 80. Les moyens de manutention mécanique font leur apparition, comme les potences pour extraire le matériel et la mécanisation du curage dans l'assainissement.

Certes, la mécanisation et les nouveaux équipements suppriment du mal de dos, du bruit, des fumées, de la puanteur, de la chaleur... Révolu le temps où il fallait chaque fois remplir à la pelle des balles en osier avec les déblais, souvent baissé, avec la force des bras et

du dos, car la hauteur du réseau varie d'un mètre (voire moins avec l'envasement) à 2 m 50, puis déplacer les balles pleines et les extraire par des treuils...

Mais la mécanisation se heurte à des résistances. Le monde des égouts tel que certains le rêvent (géré par ordinateurs, curé par des véhicules spécialisés de grande technicité, avec des tâches effectuées surtout depuis la surface...) inquiète les égoutiers, attachés aux outils qui font l'identité du métier, soucieux de préserver leurs primes d'insalubrité et leur emploi.

Des ordinateurs dans les tuyaux

Durant la décennie, l'informatique et la micro-électronique modifient en profondeur la gestion des services techniques : radio-guidage du trafic, système de télégestion dans l'eau et l'assainissement, systèmes d'aide à l'exploitation et la maintenance avec des systèmes experts. Ces procédés permettent le suivi en continu, et d'améliorer la réactivité en cas de problème.

Pour intégrer toutes les données relatives au fonctionnement de ses réseaux, la Communauté urbaine se

dote d'un système d'information géographique commun aux services en 1986. Le « *Système urbain de référence* » (SUR), système d'informations localisées, est un facteur de dialogue et d'intégration entre les acteurs des services urbains. Il fournit un support géographique commun pour la gestion des 3 000 km de voies, 2 400 km d'égouts, 1 300 km de lignes de transports en commun, 800 ha de parcs boisés, 48 000 arbres d'alignement, 200 000 parcelles et bâtiments...

Collectivité cherche financements privés

Les villes apprennent à maîtriser leur gestion

Le Moniteur, 25 avril 1986

Les contraintes financières qui pèsent actuellement sur les villes sont multiples : le niveau fréquemment élevé de la pression fiscale amène les élus à une grande prudence dans l'augmentation de celle-ci, surtout dans le contexte économique du moment ; les

transferts de l'Etat connaissent des limites liées, entre autres, aux contraintes budgétaires ; le contexte de désinflation rend plus lourdes les charges des emprunts passés, fréquemment souscrits à des taux d'intérêts élevés. (...)

Une telle situation peut inciter les

élus à rechercher d'autres formules de financement des équipements, à envisager d'autres modes de gestion ou encore à augmenter certains tarifs...

Pragmatisme ou influence des dogmes néolibéraux, il est difficile de faire la part des choses, mais les collectivités recourent davantage aux financements privés dans les années 80. La participation financière aux projets publics contribuera à l'émergence de la logique du partenariat public/privé, dans laquelle les grandes entreprises sont considérées comme des partenaires de l'action publique.

Pour réaliser la ligne D du métro de Lyon, à elle seule presque aussi longue que les trois lignes existantes, le SYTRAL souhaite début 1987 diversifier ses ressources, et lance un appel d'offre auprès de l'ensemble des établissements financiers de la place de Lyon. Il a recours à un « pool », constitué de prêteurs traditionnels comme la Caisse des dépôts et consignations, mais aussi de banques comme Indosuez et la Lyonnaise de Banque.

Affermage de l'eau, un traumatisme...

CGT Courly
Au dernier
COMITÉ TECHNIQUE PARITAIRE
Encore et toujours
LA PRIVATISATION

Au terme du CTP (du 3 octobre 1986) il est apparu que la presque totalité des sujets abordés ont eu pour conclusion émanant des élus communautaires la volonté de PRIVATISER un à un les services de la COURLY

AGENTS COMMUNAUTAIRES DE TOUTES CATÉGORIES,
VOTRE AVENIR EST EN JEU

RÉAGISSEZ AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD
TOUS UNIS, VOUS POURREZ FAIRE CONNAÎTRE VOTRE
OPPOSITION À LA CASSE DU SERVICE PUBLIC
EN PARTICIPANT MASSIVEMENT À LA GRÈVE
(21 OCTOBRE)

VOTRE PRÉSENCE À LA MANIFESTATION
qui aura lieu à 10h - place Jean Macé
MARQUERA VOTRE VOLONTÉ
DE DÉFENDRE VOTRE STATUT,
DONC VOTRE SÉCURITÉ DE L'EMPLOI

La Courly signe en 1986 une délégation de service public pour mettre en affermage total la distribution et l'alimentation en eau potable. La Générale des Eaux obtient la majorité des communes, SDEI les communes de l'est, et SEREPI les communes du nord/nord-est de l'agglomération. Ces deux fermiers seront rachetés par la Lyonnaise des Eaux-Dumez. Le service des Eaux de la Courly est dépossédé de sa maîtrise d'ouvrage. Pour la Ville de Lyon, c'est la fin de 86 ans de gestion de ce service en régie directe.

L'affermage est justifié par les responsables communautaires par des nécessités financières : ne pas alourdir la dette communautaire par des investissements.

Le Conseil de Communauté se prononce en séance publique. Les élus communistes votent contre et quittent la salle en proférant : « *nous nous retrouvons dans une eau trouble dont le seul critère est le profit* ». Le PS également contre, estimera pour sa part que les investissements ne pourront être assurés.

L'eau des robinets privatisée : c'est voté

Le Progrès, 4 novembre 1986

Malgré le P.C. qui a quitté la séance et le P.S qui a voté contre, la majorité des élus de la Courly s'est prononcée pour la privatisation de l'eau de ses communes, dont Lyon. La C.G.E. affermiera 80 % du total. (...) Pour celui (Henri Jourdana) qui est un des promoteurs de cet affermage, l'intérêt de la Courly

dans cette privatisation est de permettre une « poursuite importante des investissements pour le fermier (la CGE à 80 %) tout en permettant à la Communauté urbaine d'assurer de son côté, sa responsabilité et son pouvoir de décision. »

Ainsi, pour Henri Jourdana, cet affer-

mage permettra au moindre coût pour la Communauté urbaine « la rénovation des réservoirs bientôt centenaires du Vinatier, de Rillieux et de Saint-Fons, et d'investir 15 millions chaque année pour le remplacement des canalisations vétustes ».

Un nouveau regard sur les services urbains

Le rapport Martinand rendu au ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et du Transport, intitulé sobrement « *Le génie urbain* » (1986) contribue à populariser cette notion : le génie urbain, c'est l'art de concevoir, de réaliser et de gérer les réseaux techniques urbains, réseaux supports qui reposent sur des flux physiques, et réseaux services qui impliquent la mise en relation des usagers. C'est aussi une manière nouvelle de penser les réseaux techniques. Quelques extraits d'interviews de l'auteur de ce rapport, **Claude Martinand**, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, montrent qu'un tournant s'annonce, par exemple dans la prise en compte de l'impact des réseaux sur la socialité urbaine, dans le lien réseaux-espace public ou dans la place des usagers :

« Fernand Braudel indique, dans « L'identité de la France », que les chemins de fer et l'école de Jules Ferry ont certainement plus façonnés l'unité de la France depuis un siècle que certains grands événements historiques. On peut dire de la même manière que ce qui fait l'unité, la solidarité, d'une société urbaine, ce sont ses réseaux, et en particulier ses réseaux techniques : la voirie, l'eau, l'énergie... »

(Diagonal, n°60, 1986)

« J'ai voulu montrer que ces problèmes, qui dans l'esprit de certains étaient essentiellement techniques, avaient bien sûr une composante technique majeure, mais que l'essentiel était l'articulation avec les phénomènes socio-culturels et spatiaux. (...) La dimension culturelle est tout à fait fondamentale. La civilisation urbaine est en train d'évoluer fortement. Je ne vais pas dire que ce sont les réseaux qui la bouleversent, mais je pense qu'ils jouent là un rôle.»

(Urba, n°214, 1986)

« L'espace public constitue l'interface entre génie urbain et aménagement urbain. Il y a deux manières de considérer cet espace public, soit comme l'addition soit au contraire comme une intégration des différents réseaux. On voit bien les débats entre professionnels que cela recouvre. C'est un lieu de conflits d'usages. Ces conflits il faut les intégrer dans la conception et la gestion et ne pas tolérer que chacun veuille faire prévaloir son point de vue sectoriel.»

(Urba, n°214, 1986)

« La meilleure manière d'améliorer le rapport entre le technique et le politique, c'est de le médiatiser par le social, par les usagers, par les citoyens.»

(Diagonal, n°60, 1986)

Lyon, haut lieu du « génie urbain »

Il est indéniable qu'à Lyon, la technique tient une place considérable dans la culture et les réalisations. Dans les années 80, le Groupe de recherche Rhône-Alpes sur les infrastructures et l'eau (GRAIE), officiellement créé en 1985, devient le support du pôle de compétence lyon-

nais dans le domaine de l'eau. La Communauté urbaine en est membre fondateur avec l'INSA, l'Agence de l'eau et la Compagnie générale des Eaux. Et quand l'Etat se demande où localiser l'Institut National de Génie Urbain, Lyon s'impose assez naturellement.

«Une nouvelle discipline : le génie urbain»

Interview de Claude Martinand, Urba 214, juillet 1986 :

Pourquoi Lyon est-elle présente pour l'implantation de l'INGUL ? « J'ai cité le pôle lyonnais qui a des potentialités intéressantes. A Lyon, on trouve en effet l'Ecole des TPE, l'INSA, le Laboratoire d'Economie

des Transports, Economie et Humanisme, l'INUDEL, les correspondants du ministère de la Recherche, de l'ANVAR... ; la COURLY mène d'autre part différentes actions particulièrement

intéressantes. M. Rigaud, Vice-Président de la Communauté Urbaine et Président de la Fédération des Agences d'Urbanisme s'est déjà manifesté pour dire qu'il est très intéressé par cette proposition ».

L'INGUL va œuvrer à l'amélioration des savoirs professionnels pour l'utilisation optimale des techniques dans le cadre de la gestion et du développement des villes. Le dialogue est permanent entre les services techniques de la Communauté urbaine et l'Institut. A sa suite,

l'agglomération se dotera d'outils plus spécialisés, avec le Centre d'étude des réseaux de transports urbains (CERTU) qui s'installe à Lyon (1993), ou l'Observatoire de Terrain en Hydrologie Urbaine (1998).

Les services urbains plébiscités : ils font la qualité de vie

Les services urbains font la qualité de vie en ville, ils en sont même la base. Dans les sondages, les Français placent la propreté (enlèvement des ordures et nettoyage) en tête. **Michel Noir** s'en souviendra en procla-

mant quelques années plus tard qu'une « *ville agréable à vivre* » est une ville propre ; ce sera l'argument de son Plan de la Propreté.

Quels sont les services urbains très importants pour la qualité de la vie quotidienne en ville ?

Le ramassage des ordures ménagères	89 %
L'eau et l'assainissement	87 %
La propreté des rues et lieux publics et la lutte contre l'insalubrité.....	82 %
La sécurité publique.....	82 %
La prévention et la lutte contre les nuisances et les pollutions	74 %
Les équipements sanitaires et sociaux	72 %
Les transports en commun.....	69 %

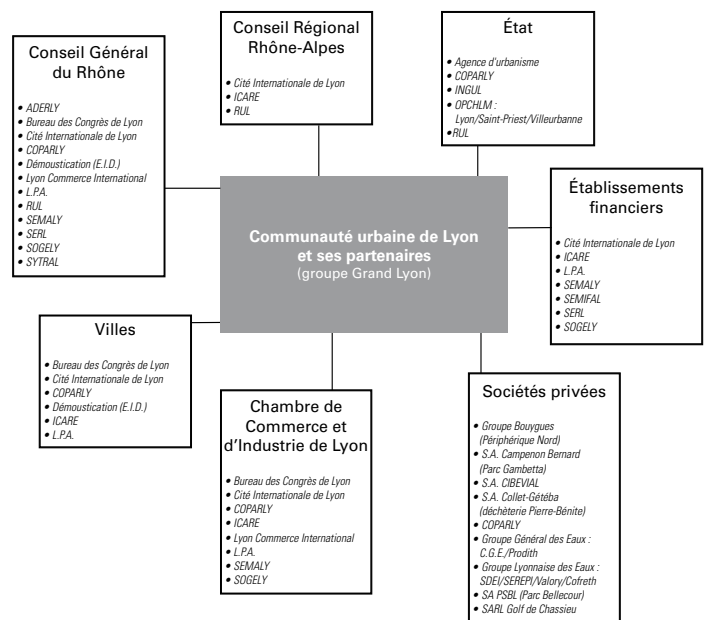
Parmi ces services, quels sont les trois qui selon vous fonctionnent le mieux, et les trois qui fonctionnent le moins bien ?

	Le mieux	Le moins bien
Le ramassage des ordures	50 %	9 %
L'eau et l'assainissement	36,5 %	6,5 %
Les transports en commun	37 %	21 %
Les équipements sociaux	10 %	26 %
La propreté des rues	16 %	37 %
La prévention des nuisances	2 %	42 %

Sondage réalisé par DOMAS IPSOS auprès d'un échantillon représentatif vivant dans des agglomérations de 100 000 habitants et plus, sauf Paris (13-14 oct. 1986)



Ilôt démoli rue Mercière, Lyon 2^{ème}(1980)
©Guy F. Agence d'urbanisme de Lyon



Des services pour une nouvelle société urbaine



Les mots ont du sens. Le Département «Equipements» de la Courly laisse la place aux « services urbains» du Grand Lyon, soit les directions de la Voirie, de la Propreté, de l'Eau et de l'Incendie et des Secours, à l'issue d'une restructuration (1990-91). Incités à intégrer à leur fonctionnement l'objectif d'«écologie urbaine», mobilisés autour du projet d'une «ville agréable à vivre», propre, belle, conviviale, avec des espaces publics repensés, les services urbains transforment leur vision. Elle est moins centrée sur la structuration technique des services, plus globale, humaine, qualitative... Du coup, des dogmes tombent dans la manière de construire la ville. Les services urbains sont engagés dans de multiples expérimentations, dont certaines visent justement à mettre en place ce que l'on appelle des «techniques alternatives» en assainissement, déplacements...

L'agglomération est, dans les années 90, la première en Europe par le nombre des tunneliers en fonctionnement, en raison de grands travaux d'infrastructure. La construction du Périphérique Nord est le premier chantier en importance.

Le 31 décembre 1998, la direction Incendie et Secours rejoint le Département du Rhône.

« Noir, embauchez, la ville sera nettoyée »... Le Plan Propreté chahuté (1990)

La direction de la Propreté, assistée de cabinets d'audit, a élaboré un « *Plan Propreté* » depuis la fin des années 80. Ce plan consiste à définir les évolutions nécessaires aux métiers et à déterminer les moyens à mettre en face. Il arrive dans sa phase opérationnelle en 1990. Le Plan joue sur plusieurs tableaux : augmentation sensible des moyens humains et matériels, élévation des fréquences de nettoyage qui monteront jusqu'à 13 fois par semaine dans les secteurs très urbanisés, mécanisation accrue. Les cantonniers, devenus

agents de salubrité, se familiarisent avec de nouveaux matériels comme les balayeuses à haute pression, les laveuses pour chaussées. La collecte des ordures fait intervenir le bac roulant à préhension frontale, combiné à un lève-conteneur sur le camion.

Le Plan confie aussi au privé une partie des rondes. Des grèves éclatent. Les éboueurs scandent dans la rue « *non à la privatisation* », « *privatisation, des impôts en plus pour les usagers* », ou encore « *Noir, embauchez, la ville sera nettoyée* »...

Eboueurs : Une grève qui fait tache

Lyon Matin, 1^{er} juin 1990

Le Plan propreté commence à sentir... le roussi. Le conflit des éboueurs fait tache dans le tableau « clean » de la politique municipale et communautaire. Il fait aussi tache...

d'huile en prenant de l'ampleur : une nouvelle manifestation est prévue ce matin de la COURLY à l'hôtel de ville. Hier élus et responsables communautaires décidaient de faire

un ramassage « minimum » dans les quartiers oubliés par les grévistes...
Via des entreprises privées !

Le conflit prend fin le 7 juin, quand les responsables communautaires renoncent à privatiser une partie des rondes. Le recours au secteur privé entraînera le

reclassement d'une centaine d'éboueurs dans d'autres services.

Michel Noir, « Les citadins aiment leur rue... »

Les Dossiers du Grand Lyon – Communauté urbaine de Lyon, n°9, juin 1992, édito de Michel Noir

Propreté, beauté, rencontre de l'autre, Michel Noir explique ainsi sa « philosophie » du Plan Propreté :

« Les citadins aiment leurs rues, leurs places. Dans la rue, on se promène, on fait ses courses, on échange des biens et des services ; et aussi des paroles, des sourires, des regards. C'est dans la rue aussi qu'on découvre la beauté. On y découvre la mode... On admire

les maisons, leurs façades, anciennes ou modernes, les monuments qui font notre fierté (...) Mais comment trouver cette beauté, rencontrer les autres dans des rues sales, jonchées de papiers, de déchets... ? Dès 1989, avec mes collègues de l'exécutif communautaire, j'ai voulu que le Grand Lyon se distingue par sa propreté. Pourquoi ne serait-il pas une des cités les plus propres

d'Europe ? J'ai lancé le Plan Propreté pour le Grand Lyon. Vous avez tous vu les moyens mis en place. L'activité de nos hommes en vert a été démultipliée par la mécanisation des tâches pour mieux laver caniveaux et trottoirs. (...) La rue est la rencontre de l'autre et du beau. Ensemble, atteignons et vivons cet objectif. Partageons la joie de vivre dans une ville belle et propre. »

Les « idées fausses réponses vraies » de l'Echo des Services Urbains

Chaque service communautaire doit lister, fin 1989, des propositions d'actions, dans le cadre de ce qui est appelé la « démarche de progrès ». L'une d'elles préconise l'expérimentation de feuilles de communication interne aux services. Ce sera « *L'Echo des Services Urbains* » commun aux quatre directions, et les lettres « VOIRIE 2000 », « *Propreté Express* » sur un recto seul pour favoriser l'affichage dans les dépôts, « *Reflets de l'Eau* » et « *Le Feu de l'action* ».

Quelques 40 numéros de « *L'Echo des Services Urbains* » feront leur une, de février 1993 à février 1994, avec une rubrique « *idées fausses, réponses*

vraies », alimentée à tour de rôle par chaque direction, pour répondre aux questions que l'on se pose sur le fonctionnement des services. C'est aussi une manière d'aider les agents à répondre aux passants...



« On voit du personnel dans les cafés ! »

L'Echo des Services urbains, 24 juin 1993

Les équipes de collecte des ordures ménagères commencent leur travail à 6 heures. Ce sont des gens qui se sont levés entre 4 et 5 heures du matin. Aux environs de 8 heures, ils ont déjà manipulés 4 à 5 tonnes de poubelles

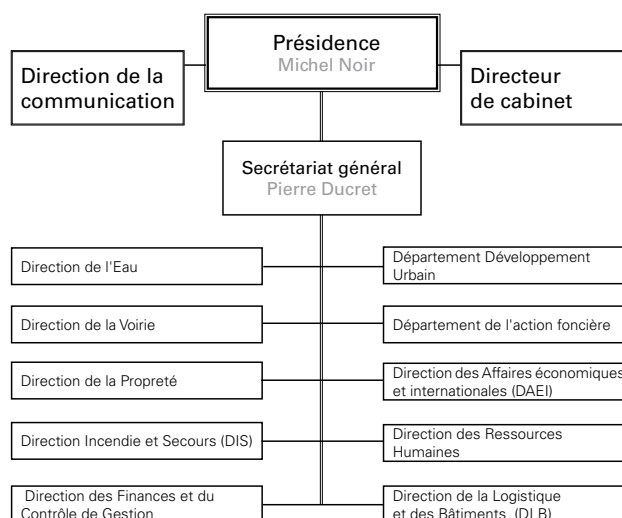
et autres bacs roulants. Il est donc normal qu'ils fassent une pause pour se restaurer.

Comme il n'est pas pensable de rapatrier à cette heure-là, quelque 70 camions dans les dépôts, les servants

prennent leur casse-croûte sur leur lieu de travail. A défaut d'un local communautaire aménagé à proximité, il est donc toléré d'aller dans un café.

Un nouvel organigramme (1992)

En mai 1991, une «*mission commune des services urbains*» est créée à partir du constat qu'ils sont amenés à travailler souvent ensemble, sur les mêmes secteurs du domaine public. C'est une préfiguration du «*Département Services Urbains*» qui n'est finalement pas créé... La solution choisie est celle de **quatre directions autonomes** : la Voirie, la Propreté, l'Eau et celle de l'Incendie et des Secours. La direction de l'Eau rassemble le service des Eaux (20 personnes) et le service de l'Assainissement (600 personnes), ce qui permet de contrôler la totalité du cycle de l'eau. Mais au fait, pourquoi avoir changé l'appellation «*équipements*» en «*services urbains*» ? La réponse est dans «*L'Echo des Services urbains*» de juin 1990 : «*L'appellation est très claire. Elle évite toute confusion avec la Direction Départementale de l'Équipement*».



A chaque service, sa couleur

Les «*services urbains*» ne sont plus l'«*équipement*», et cela doit sauter aux yeux ! Abandonné l'orange qui fait confondre les agents du Grand Lyon avec ceux de la DDE ; ils portent dorénavant la couleur de leur service : Propreté en **vert**, Voirie en **gris**, Eau en **bleu**,

Incendie et Secours en **rouge**. Du coup, le Grand Lyon se démarque, valorise ses agents, et contribue - mais on est libre de penser le contraire - à l'esthétisation de la ville...

Qu'est-ce qui se cache derrière notre bleu ?

Reflets de l'eau, lettre d'information de la direction de l'Eau, n°1, décembre 1993

Comme vous avez pu le remarquer, nous avons viré au bleu, pas au bleu de méthylène, bien qu'en cette période hivernale, nous aurions bien besoin d'antiseptique, mais au bleu pantone 285.

Nos véhicules arborent maintenant trois barrettes signées direction de l'eau. Même les vêtements de nos

agents ont changé de look et se sont mis à l'unisson.

Mais qu'est-ce qui se cache derrière notre couleur ?

Les idéalistes y voient la signature de l'amour «*Bleu, bleu, l'amour est bleu*», les angoissés, à tort, celle d'une future «*privatisation*» et les réalistes, bon sens oblige, associent

naturellement le bleu à la couleur de l'eau. (...)

Enfin, avec un peu de jaune, un peu de rouge et un peu de vert, le bleu fait l'alliance des services urbains de la communauté.

Il fait le Grand Lyon !

Les services transforment la ville

Livraison des premiers espaces publics à maîtrise d'ouvrage communautaire à partir de 1991, végétalisation portée par le service Arbres et Paysages, souci constant de rendre la ville belle par l'intégration de composantes esthétiques dans le réaménagement des places, les nouveaux parkings, la mise en lumière de bâtiments... Durant la décennie, les espaces urbains à Lyon puis dans l'ensemble de l'agglomération changent de physionomie. Les grandes directions urbaines, Voirie en tête, en sont, à côté de la direction du Développement urbain, les chevilles ouvrières.

Le Grand Lyon cherche aussi à avancer vers la pratique de la «ville pour tous», à travers les permis de construire, ou en obtenant du SYTRAL que la ligne D par exemple soit rendue accessible aux handicapés.

Si l'agglomération reste encore aujourd'hui loin de cet objectif d'accessibilité, la Charte de l'accessibilité (2001) élaborée de manière partenariale, à partir notamment de réflexions de l'Agence d'urbanisme, sous la direction de la Voirie, pose des règles communes qui vont s'appliquer dans l'aménagement des espaces : bandes pododactiles, avancées de trottoir en «oreilles de Mickey»...

Aux yeux de **Christian Minaudier**, ingénieur à la Voirie, cette Charte est un premier pas dans une réflexion du Grand Lyon sur la «ville pour tous» :

«C'est notre volonté, écrite dans la charte : on veut non seulement que la personne handicapée ne soit pas stigmatisée, mais qu'elle soit complètement intégrée dans la ville. On allait même plus loin en disant que les aménagements réalisés pour les personnes handicapées servent à tous, que la mobilité réduite concerne tout le monde. C'était vraiment la ville pour tous. Le fait d'abaisser les trottoirs répond au besoin des fauteuils roulants pour qu'ils puissent traverser une chaussée. Mais cela sert aussi à plein d'autres personnes, la poussette d'enfant, le livreur avec son chariot, le voyageur avec sa valise à roulette... Et en allant plus loin, en n'ayant pas de seuil à franchir, on regarde moins la marche, on est plus décontracté, serein dans sa progression et cela contribue, sans qu'on s'en rende compte à transformer la ville, à avoir une ville plus facile à vivre. Cela va dans le sens de rendre la ville aux habitants».

Propos recueillis le 22 avril 2009



Aménagement urbain, gestion des eaux pluviales... les visions alternatives à l'honneur

Les visions alternatives de l'urbanisme et de l'aménagement urbain entrent dans l'institution, portées par des militants tel **Yves Vérilhac**, ex-président de la FRAPNA et « *éco-conseiller* » au cabinet de Michel Noir, ou portées par des élus, tel le vice président **Henri Chabert**, cheville ouvrière de l'aménagement urbain dans les années 90. La pression de l'opinion et de l'actualité internationale est forte : l'année 1992 est à la fois celle de l'adoption de la première charte de

l'écologie du Grand Lyon et celle de la Conférence de Rio.

L'écologie urbaine et l'objectif d'un cadre de vie agréable apportent aux services urbains une vision nouvelle de leur espace d'intervention, bien plus globale, qualitative, moins centrée sur les questions de structuration technique.

Jusqu'à la manière de penser l'utilité finale du service change.

Interview de Pierre Ducret, secrétaire général du Grand Lyon

Les Cahiers du Génie urbain, janvier 1994

« Comment faire pour que la population comprenne ce que les réseaux représentent comme enrichissement collectif, ce qui n'est pas toujours visible en effet ? C'est une question difficile. Avant même que cela ne soit un problème de communication, il y a un problème de « philosophie politique ». Quand on investit très lourdement dans la

renovation de deux usines d'épuration, pour qui le fait-on ? Très peu pour l'usager du Grand Lyon, car le principal bénéficiaire en est le Rhône, largement en aval de l'agglomération lyonnaise ! Lorsqu'on travaille pour un intérêt aussi large, on a forcément une vision globale de son intervention qu'il n'est pas toujours évident de faire comprendre à toute la population.

Mais le mouvement de sensibilisation générale aux problèmes d'écologie urbaine a évidemment facilité les choses. Nous avons inscrit ces investissements dans le cadre de la « Charte d'écologie urbaine du Grand Lyon » : cela a certainement contribué à rendre plus lisibles les enjeux économiques et politiques de cette démarche ».

Dans les subdivisions, des précautions nouvelles sont prises pour protéger l'environnement, l'eau..., des dogmes commencent à tomber sur la façon dont il faut construire la ville. La Voirie sort de son rôle de « *bitumeur* », réalise des pistes cyclables, met en place le service **Infotrafic**, est partenaire du Plan de Déplacements Urbains pour pacifier la circulation, à travers la signalisation lumineuse notamment. Il faut intégrer des arbres aux chaussées, penser aux questions transversales de sécurité, d'accessibilité, favoriser les transports en commun... A la direction de l'Eau, où l'on sait qu'il est aberrant de vouloir faire passer toute l'eau par les égouts et les stations d'épuration, on réfléchit à des techniques plus adaptables, plus simples, moins coûteuses, basées sur l'infiltration. L'intégration urbaine des techniques alternatives est débattue par des spécialistes du monde entier aux premières conférences « **Novatech** », soutenues par la direction de l'Eau, en 1992.

La Voirie teste ce qui est appelé la « *chaussée-réservoir* », une chaussée poreuse qui draine les eaux

de pluie ; stockée, l'eau ne reste ni en surface, ni ne vient rejoindre les eaux usées dans les égouts puis les stations d'épuration.



Chaussée en béton poreux

Ville et pluie ne font pas bon ménage. En lavant le pavé des cités, les eaux pluviales se chargent de pollution mal maîtrisée et dévastatrice

L'Echo des services urbains, « La pluviométrie », n° spécial, novembre 1993

Il pleure sur la ville et l'eau ruisselle sur les toits, dévale les rues, court dans les caniveaux pour finalement s'engouffrer dans les égouts. Là, elle transporte tout ce qu'elle a trouvé sur son passage (sables, gravillons, hydrocarbures, métaux lourds, acides, pesticides, déjections canines...). (...)

Il paraît, du coup, important de récupérer les pluies dans des installations de stockage pour les traiter, avant de les rejeter, ou, en tout cas éviter le ruissellement en masse pour éviter l'effet de choc. Cette solution (appelée aussi solution alternative) exige une autre conception de l'urbanisme.

Fini le béton imperméable, il faut chercher d'autres techniques, comme les enrobés drainants et les chaussées poreuses par leurs structures réservoirs, qui emmagasinent, puis restituent lentement les eaux pluviales.

Prévenir !



Dans les nouveaux équipements, telle l'usine d'incinération Lyon-Sud inaugurée en décembre 1989, les postes de travail ont été conçus de manière à réduire la pénibilité grâce à la collaboration entre préventeurs, agents de maîtrise et agents de terrain.

Les formations préventives se généralisent dans les services avec un « *plan de formation sécurité* » de trois ans qui se donne l'objectif de faire baisser de 35 % le taux de fréquence des accidents du travail ; la création de l'« *École de la propreté* » (1991) contribue à transmettre les « *bonnes pratiques* », un guide de prévention est élaboré pour les égoutiers... Bref, une politique de prévention assez systématique se met en place dans les années 90..

Le tri sélectif change la relation aux usagers (1997)

La loi du 13 juillet 1992 relative à l'élimination des déchets donne la priorité au recyclage. La société Eco-emballages est créée dans la foulée pour accompagner la mise en œuvre des collectes sélectives.

Le Grand Lyon est site pilote avec trois zones test, à Mions, Oullins et dans le 4^{ème} arrondissement de Lyon. A partir de novembre 1995, 66 000 habitants sont conviés à trier leurs déchets.

Le Grand Lyon / Eco-Emballages : partenaires

Propreté Express, n°7, 20 décembre 1993

Désormais il y aura deux poubelles. D'un côté la poubelle traditionnelle (grise) avec les épluchures, les denrées périssables alimentaires et la deuxième

poubelle (verte) dans laquelle seront déposés les papiers-cartons, les bouteilles en plastiques, l'aluminium et l'acier. En parallèle, la collecte du

verre sera renforcée par la mise en place de nouveaux silos, l'objectif étant d'atteindre un silo pour 500 habitants.

En 1997, le Conseil communautaire décide d'étendre la collecte sélective aux 55 communes du Grand Lyon ; comme son bon fonctionnement dépend de la qualité du tri dans le « *bac vert* », on en viendra bientôt à l'idée que l'usager est co-responsable de la qualité du service. La même année, est-ce un hasard ?, est lancée une campagne de propreté avec le slogan, « *Hé, vous faites ça chez vous ?* »

Le tri sélectif s'inscrit dans une perspective d'écologie urbaine et contribue aussi à infuser ce nouveau sens dans les métiers de la propreté. **Isabelle Fontany**, anciennement chargée de communication à la direction de la Propreté établissait ce parallèle :

« *Il est important de savoir pour quelle cause on travaille, non ? La valorisation du travail apportée par l'argument du développement durable me rappelle la mise en place de la collecte sélective qui avait apporté un bol d'air aux métiers : quand on travaille pour la valorisation des déchets, dans le recyclage, on n'est plus dans un métier « sale », il ne s'agit plus, ou plus seulement, de ramasser les ordures dont les gens se débarrassent, mais de travailler au service de l'environnement.* »

(Propos recueillis le 12 mai 2009)

Grands chantiers pour les déplacements : « Téo » et les autres

La décennie s'ouvre avec l'ouverture au public de la ligne D du métro Gorge de Loup-Vénissieux, le 9 septembre 1991.

Elle s'achève avec les quelques 50 000 véhicules/jours qui empruntent le Boulevard Périphérique Nord de Lyon. La réalisation de « *Téo* » est le chantier de la décennie. Conçu par les sociétés Bouygues, Dumez et GTM BTP, la voie rapide doit contourner l'agglomération par le

Nord, sur une longueur totale de 10 km. La circulation est aussi repensée dans l'agglomération, avec des parkings souterrains, le pôle multimodal de Vaise ouvert en 1997... Le Plan de Déplacements Urbains adopté la même année par le SYTRAL prévoit l'extension de l'aéroport de Satolas, la réalisation de la ligne Lyon-Turin, et deux lignes de tramways.

« Ouverture de la ligne D : l'événement résonne en ampleur avec celui du 2 mai 1978 pour l'ouverture de la ligne A »

L'Echo des Services Urbains, 5 septembre 1991, n°61

La mise en service commerciale de la ligne D du métro prévue lundi prochain a constitué un « challenge » pour la Direction de la Voirie. Elle a dû mener à bien la réalisation d'une quarantaine de chantiers, portant sur :

- le réaménagement de surface du réseau de bus sur Lyon, Tassin, Bron, Chassieu, Saint-Priest et Villeurbanne,
- l'aménagement de huit parcs de stationnement le long des voies de chemin de fer de l'Ouest Lyonnais,

- la première tranche de réalisation du schéma directeur de la Presqu'île avec l'inversion des sens de la circulation des rues Président Herriot et de Brest.

Coopération décentralisée : les services urbains s'exportent

Depuis les années 90, des agents des services urbains participent à des actions de coopération, dessinant à l'échelle du monde une carte des solidarités. A Ouagadougou au Burkina Faso, le Grand Lyon a pris l'engagement depuis 1993, à travers plusieurs conventions, de renforcer les compétences des services municipaux dans la propreté urbaine, la signalisation lumineuse, la voirie, l'organisation des services

techniques, les garages... et de soutenir le Centre international de formation aux métiers urbains. De Porto Novo au Bénin à Ho Chi Min Ville, de Beyrouth au Liban à Bamako au Mali, de Balti en Moldavie en passant par Addis-Abeba en Ethiopie ou Erevan en Arménie, des agents communautaires vont participer à la création ou la modernisation de services urbains... Voirie, Eau, Propreté, chaque service a ses propres outils.

On ne vous en demande pas tant

Juste de préserver votre ville et de respecter le travail de nos 1976 agents de propreté.

www.grandlyon.com

GRANDLYON
communauté urbaine



L'usager au cœur des services urbains



Plus que jamais, les services urbains sont les bras armés du Grand Lyon, pour affronter les grands défis de demain, défi du développement durable, défi climatique, défi de la compétition des métropoles... tout en poursuivant l'exigence d'une agglomération agréable à vivre.

Mais seul, le Grand Lyon ne détient qu'une partie des leviers pour atteindre ces objectifs. Agir avec d'autres (communes, associations, institutions, territoires extérieurs...) devient la seule voie. Parmi ces « autres », l'usager. Aussi bien géré soit-il, un service sera mal rendu si les usagers qui en sont les bénéficiaires n'adaptent pas leur comportement en conséquence. Susciter des comportements « citoyens », c'est le b.a.-ba, la condition de réussite de l'Agenda 21, du Plan Climat, des recycleries, du tri sélectif, du bon fonctionnement des usines d'épuration, ou des déplacements urbains...

Pour faire évoluer les services, en créer de nouveaux si nécessaire (Vélo'v, covoiturage en matière de déplacement par exemple), le Grand Lyon cherche à capter les signaux émis par les habitants et acteurs du territoire. Quels sont leurs besoins, quelles sont leurs demandes ? On verra enfin que de multiples idées sont mises en œuvre pour organiser au mieux les services, pour de meilleurs résultats, de réactivité, ou de cohérence dans les interventions.

Les services urbains, bras armés du Grand Lyon (Agenda 21, 2005)

Jusqu'au début des années 80, les «services techniques» étaient au centre de l'action communautaire, extrêmement valorisés ; la suite, c'est **Raymond Barre**, président du Grand Lyon de 1995 à 2001 qui la raconte :

« Après une période qui a duré jusqu'au début des années 80 et qui a vu la consolidation des compétences de base que sont les services urbains, en termes de modernisation des expertises

professionnelles et de mutualisation des moyens, le Grand Lyon a vu croître de façon formidable son rôle en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain (...). Nous allons, mesdames, messieurs, débiter en même temps que le 3^{ème} millénaire, une nouvelle ère, celle du développement global et du développement durable. »

(Cérémonie des vœux, janvier 1999)

A la suite de l'urbanisme et de l'aménagement, le développement économique, s'est vu porté au pinacle ; les actuelles délégations générales au Développement Urbain et au Développement Économique et International ont trouvé toute leur place.

Mais ce que Raymond Barre ne sait pas encore, c'est que ce nouvel axe du développement durable, qui s'est d'abord présenté au Grand Lyon sous le terme d'«*écologie urbaine*», va ramener les services urbains sur le devant de la scène communautaire. Comment, sans eux, répondre au défi d'un développement qui préserve

les ressources, comment faire face au défi climatique ? Comment, même, imaginer être dans le peloton de tête des métropoles européennes («*TOP 15*», «*TOP 20*»...) en oubliant la base, c'est-à-dire le bien-être ressenti de ceux qui vivent ou désirent vivre dans l'agglomération, bref les services urbains ?

Les services urbains ont, de fait, largement construits le programme d'action de l'Agenda 21 du Grand Lyon, approuvé le 17 mai 2005 par l'Assemblée communautaire, et réactualisé depuis.

L'eau source de vie

Sur la zone de captage de Crépieux-Charmy, gérée en partenariat avec les associations écologiques, les responsables du site incitent au développement de cultures bio. Les services urbains portent un nouveau regard sur leurs missions, confirmant le virage des années 90 : préserver l'eau d'abord, ressource précieuse, patrimoine, source de vie. Ces mots disent que les services sont sortis d'une vision techniciste et utilitariste, pour adopter... quoi au fait ? Une approche civilisationnelle, anthropologique ? On a oublié de le demander à **Denis Hodeau**, directeur de l'Eau :

« Avec le champ captant de Crépieux-Charmy, vaste île du Rhône, l'agglomération lyonnaise bénéficie d'un site exceptionnel qui lui assure ses réserves en eau potable, d'une très grande qualité. Nous agissons dans ce domaine de la gestion de l'eau avec le souci constant de préserver ces sites et cette ressource naturelle. Il y a là un très fort enjeu de maintien de ce patrimoine et c'est ce qui fonde, en grande partie l'action du Grand Lyon. C'est d'ailleurs dans ce même esprit que les élus lyonnais se sont engagés dans des opérations de

coopération décentralisée et avec le Fonds eau pour œuvrer, dans ce sens, au plan international : l'eau, c'est la vie. (...)

Redécouvrir que la pluie c'est notre ressource qui revient du ciel et non pas l'élément perturbateur de nos week-ends ou un déchet dont on se débarrasse, cela contribue à faire prendre conscience de la nécessité de préserver nos ressources naturelles. Nous devons encourager toutes les initiatives qui au-delà de leur utilité propre contribuent à modifier notre regard sur l'environnement. On peut citer par exemple les immeubles homologués Haute Qualité Environnementale (HQE) dans lesquels un système de récupération des eaux pluviales est prévu pour alimenter les sanitaires. Ces expériences sont loin d'être anecdotiques ; la récupération des eaux pluies nous renvoie au cycle naturel de l'eau, et à une utilisation plus rationnelle des ressources qu'en tant qu'urbain nous avons tendance à oublier, voire à décrier ! »

(Propos recueillis en mai 2006)

Produire le service avec l'impact environnemental le plus faible, un nouveau challenge

La réduction des nuisances engendrées par la réalisation du service est une préoccupation assez nouvelle dans les services. Pour **Bruno Coudret**, directeur de la Propreté :

« Trier les déchets c'est bien, mais quid des émanations liées aux véhicules qui les transportent ... On ne peut pas s'affranchir, sur ces questions,

d'un bilan global qui intègre les avantages et les inconvénients des orientations techniques choisies ».

(Propos recueillis en mai 2008)

GEODE, le premier camion benne à ordures ménagères équipée d'un moteur hybride, gage d'émissions de CO₂

réduites, est l'esquisse d'une des réponses possible à cet enjeu. Vous avez peut être aperçu ce prototype quand il était testé dans les rues de l'agglomération début 2009. Le camion est l'aboutissement d'un partenariat engagé entre Renault Trucks, SITA et le Grand Lyon dans le cadre de « *Lyon Urban Truck & Bus* », l'un des cinq pôles lyonnais labélisés par l'Etat en 2005, orienté vers les transports urbains propres.

« *De plus en plus*, note **Valérie Philippon Béranger**, directrice de la Voirie, nous menons des actions qui vont dans le sens d'une préoccupation du

respect de l'environnement. L'hiver, la direction de la Propreté limite désormais l'usage du sel, qui est nuisible aux arbres, aux stations d'épuration. Elle mène des actions de désherbage manuel et thermique systématiques, pour éviter l'usage des pesticides et herbicides, néfastes pour la santé et travaille également à une meilleure gestion de l'eau utilisée pour le lavage des rues. La Voirie mène également des recherches sur l'empreinte écologique des formules d'enrobés et des initiatives tel que le recyclage des bordures.

(Propos recueillis en mars 2009)

Partenariat, guichet unique... Les mots clés de l'organisation

Quelques mots clés résument comment les services urbains ont progressé durant la décennie.

Distinction des métiers, **clarification des compétences, partenariat**. En 2004, la direction de la Propreté dissocie le nettoyage de la collecte pour professionnaliser ses métiers. Mai 2005, un « *Contrat de coopération territoriale sur la propreté* » est signé entre le Grand Lyon et des communes, Corbas, Feyzin, Saint-Fons, Solaize, Vénissieux à la suite de plaintes des habitants sur le service, mal fait, car les zones d'intervention des agents communaux et communautaires se recoupaient mal. Le 28 mai 2009, la « *Faites de la propreté* » rassemblait ce qu'il est convenu d'appeler les « *partenaires* » de la direction de la Propreté,

communes, représentants des lyonnais, associations...

Guichet unique : le projet GRECO, en phase de lancement, consiste à refondre le processus de gestion des demandes et des réclamations arrivant à la Communauté urbaine, quel que soit le canal d'arrivée et quelle qu'en soit l'origine. Sur le site des berges du Rhône, un référent unique du Grand Lyon répond à toutes les questions. La Mission Coordination Territoriale du Grand Lyon est depuis quelques années un guichet unique pour les demandes des maires.

Intégration... Le cycle de l'eau fait de plus en plus l'objet d'une gestion intégrée. La direction de l'Eau a obtenu le 21 juillet 2009 la certification ISO 9001 pour la gestion intégrée du cycle urbain de l'eau.

L'utilisateur, cet inconnu...

L'idéal d'une institution plus proche du terrain, à la fois à l'écoute des maires et des habitants s'énonce par un slogan du premier mandat (2001-2008) du président

du Grand Lyon **Gérard Collomb** : « *Voir loin, et être proche* ».

Discours de Gérard Collomb lors des vœux au personnel communautaire

Côté cour côté jardin, n°113, janvier 2002

« Permettez-moi de vous faire part de ma conviction profonde. Je crois qu'au cœur même de la mission du service public, au cœur même de la mission de tout fonctionnaire, est inscrite la nécessité de s'adapter aux exigences des citoyens, d'être au service non seulement de la collectivité mais avant tout au

service de tous et surtout de chacun. C'est l'honneur du fonctionnaire que d'assurer cette mission, mais c'est aussi sa charge et sa responsabilité. Il faut, comme vous l'avez souligné, Monsieur le Directeur, se mettre au diapason des aspirations des usagers. Ces aspirations ont évolué. Les citoyens ne sont plus des

consommateurs passifs, ils ont acquis de nouvelles habitudes et de nouvelles exigences face aux services rendus, ils veulent également faire entendre leur voix. Il faut que l'ensemble de la population se sente concerné et écouté ».

Nouvelles attentes, nouveaux services : Vélo'v, covoiturage...

La mutation des modes de vie, les avancées des techniques stimulent la création de services.

Vélo'v, système automatisé de location courte durée de vélos en libre service sur l'espace public (2005) - que certains appellent aussi «*mode de transport collectif individuel*» - répond aux mutations des modes de vie tout en contribuant à une orientation stratégique du Grand Lyon, à accroître les modes complémentaires à la voiture en ville. L'objectif est d'offrir un vrai service, en complétant la chaîne des transports publics urbains. La création de nouveaux services n'est pas sans poser une multitude de questions. Qui va les payer, les usagers ou les contribuables ? Quelle place tiendra dans leur réalisation le secteur public et le secteur privé ?... Ce qui est sûr, c'est que le Grand Lyon suscitera l'émergence de services. Il élargit déjà la gamme de services urbains, avec un rôle d'impulsion et d'animation. Au Grand Lyon, **Lucie Verchère-Tortel**, à la direction de la Prospective, traduit bien cette tendance :

« On a choisi une approche expérimentale pour répondre aux besoins des élus et des acteurs économiques locaux. Nous avons écouté les attentes en travaillant sur la question de l'articulation des

temps entre vie personnelle et vie professionnelle, ce qui tout de suite nous a amené à de l'innovation de services, avec la première crèche inter-entreprises du Grand Lyon sur Gerland. Plutôt que de travailler sur le temps, on travaille sur l'évolution des modes de vie, en produisant des services innovants à destination de tous les publics. Ainsi, par exemple, pour le nouveau lycée (de Neuville), plutôt que de démultiplier les bus, nous avons décalés les horaires d'ouverture des établissements pour mieux équilibrer les trafics. Sur le Plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) de Perica au Nord de Lyon, on a entendu la demande du directeur d'Auchan Caluire. Il expliquait que les problèmes de circulation gênaient tant les clients que ses salariés. Maintenant, le Grand Lyon anime et coordonne près de 10 PDIE qui ont débouché sur une action très innovante de covoiturage domicile-travail, organisé à l'échelle de l'agglomération. Le covoiturage, c'est un pari, il fallait répondre aux entreprises et nous sommes la première Communauté urbaine à l'avoir fait. Tous les territoires sont en demande sur le covoiturage. ».

(Propos recueillis le 15 mai 2009)

Agir sur les comportements, sans angélisme

Une mission nouvelle se dessine pour les administrations : susciter des comportements «*citoyens*». Dans bien des cas, la qualité du service dépend en effet du comportement des usagers, qui en sont aussi les bénéficiaires.

Certes, les prestations des services urbains ne sont pas toutes aussi dépendantes à l'égard des usagers. Au nettoyage, la prestation est éphémère, un dépôt sauvage peut effacer en quelques minutes une prestation de qualité. Chaque jour, le travail de la veille est remis en question ! Les directions de l'Eau et de la Voirie ancrent bien davantage leurs réalisations dans la durée. Bref, la dépendance du service à l'égard de l'utilisateur est loin d'être toujours une source d'épanouissement pour les agents !

La citoyenneté s'exerce aussi à l'égard de l'environnement. «*Par nos gestes quotidiens, nous pouvons sauver la planète* ». C'est le message que fait passer le Grand Lyon, pour les déplacements, la consommation d'eau, les rejets dans les égouts, la manière dont on se chauffe, etc.



Le citoyen n'étant pas un ange, l'angélisme n'a pas sa place. Pour faire évoluer les comportements, la sanction fera partie du mixte de solutions à imaginer après la phase d'explication, de formation, de médiation, de valorisation, de simplification.

« **Attention !** », prévient **Bruno Coudret**, directeur de la Propreté, « *il ne s'agit pas, bien évidemment de culpabiliser les usagers, mais plutôt de les accompagner et de les impliquer dans cet objectif de tri et de réduction des déchets à la source. Malgré tout, la*

notion de coresponsabilité sous-entend également l'obligation faite à une personne de répondre de ce qu'elle a fait ou de ce qu'elle n'a pas fait ».

Depuis le 4 mars 2009, le Grand Lyon a commencé, dans des zones test, à refuser des bacs. Il n'accepte plus les poubelles vertes contenant trop d'erreurs de tri, pour ne plus laisser quelques poubelles mal triées réduire la qualité générale de la collecte sélective.

La stratégie de propreté urbaine 2009-2014

Sans doute plus que tout autre, les services de nettoyage doivent s'adapter à la transformation de l'espace physique (trottoirs plus larges, zones 30, pistes cyclables, espaces sanitaires canins...) et, ce qui est beaucoup plus compliqué, aux mutations des usages sociaux : appropriation croissante des espaces publics à des horaires très variables, multiplication des manifes-

tations sur l'espace public, accroissement des ventes à emporter, lecture de la presse gratuite sur la voie... et citoyens à la fois plus exigeants, et plus inciviques dans leurs comportements.

Comment répondre à ces mutations ? Le « *cadre stratégique de propreté urbaine 2009-2014* » pose des solutions.

Public/privé, l'enjeu de la maîtrise du service

La production des services urbains s'inscrit aujourd'hui dans des processus complexes, dans lesquels stratégies publiques et privées s'enchevêtrent. Parmi les acteurs privés, Veolia Environnement et Suez Environnement (groupe GDF Suez depuis 2008) sont en position dominante dans les secteurs de l'eau, des déchets et

des réseaux de chauffage urbain, au travers de leurs filiales spécialisées. La question de la maîtrise du service public par la collectivité est un enjeu central, dans la production du service. La question de la légitimité est aussi posée par l'appropriation par ces grands groupes de prérogatives de service public.

Des terrains de football inondables... Vers une remise en question des grands réseaux techniques ?

L'idéal de ville durable appelle à reconfigurer les modèles économiques et techniques des services urbains. Les réseaux d'eau, d'assainissement, de fourniture d'énergie, de collecte et traitement des déchets sont

ainsi présentés comme des « *services à l'environnement* » par les opérateurs qui les construisent et les exploitent.

« Les réseaux rattrapés par l'environnement ? Développement durable et transformations de l'organisation des services urbains »

Cédric Le Bris et Oliver Coutard, Flux, n° 74, 2008

À la circulation linéaire des flux favorisée par les réseaux (prélèvement de la ressource, approvisionnement des zones peuplées, puis évacuation des déchets) est désormais préférée une circulation (re)bouclée des flux d'eau, d'énergie, de matières (recyclage, réu-

tilisation). Au référentiel de l'efficacité technico-économique (économies d'échelle et d'envergure, gestion de flux) est préféré un modèle de la performance écologique (préservation des ressources et des milieux, gestion de stocks). À l'échelle large des réseaux

conventionnels (régions urbaines, espaces nationaux...) est préférée l'échelle locale du bâtiment, de l'ilot, du quartier. À la satisfaction systématique de besoins inexorablement croissants est préférée la recherche d'une plus grande « sobriété »...

Cette réflexion trouve une illustration dans l'apparition de dispositifs « *hors réseaux* », ou qui leur sont complémentaires comme les dispositifs individuels de production d'énergie (panneaux photovoltaïques, pompes chaleur) ou de récupération d'eau. Ils permettent de s'affranchir en partie de certains réseaux de services urbains.

Les infrastructures urbaines tendent aussi à être évolutives, réversibles, multifonctionnelles, pour le stockage des eaux pluviales par exemple. C'est d'ailleurs une caractéristique des techniques alternatives rappelle

Jean Chaggier, de la direction de l'Eau :

« Les techniques alternatives sont modulables, elles permettent de s'adapter aux situations et aux usages. A Portes des Alpes, nous avons réalisé des bassins-lacs en plusieurs phases, sans être obligé d'investir pour la totalité de l'urbanisation prévisionnelle. Si l'on avait choisi la solution du tuyau, il aurait fallu en mettre un énorme, tout de suite, en prévision de l'urbanisation future. Donc

un investissement considérable, perdu en cas de changement de politique ! Le Grand Lyon conçoit et réalise aujourd'hui des places prévues pour être inondées en cas de très gros orages, ce qui évitera d'inonder des zones commerciales ou d'habitat. Ce n'est pas si gênant, car personne n'ira sur ces places un jour de gros orage... Toujours à Portes des Alpes, nous avons réalisé dans la même perspective deux terrains de football inondables, utilisés par l'université Lyon 2. Bref, les techniques alternatives permettent le multi-usage, le multifonctionnel, de penser et réaliser l'aménagement urbain en fonction des différents types de pluviométrie - la petite pluie banale, la pluie plus forte et la pluie extrême - ce qui suppose d'admettre éventuellement qu'une chaussée soit inondée, mais en prévoyant un piétonnier légèrement surélevé pour préserver les piétons... »

(Propos recueillis le 4 juin 2009)

Vers un langage commun : le « Guide des prescriptions des services urbains »

Chaque service a sa culture, ses savoir faire, son jargon... Comment alors travailler ensemble à l'aménagement de la ville ? La rédaction d'un « *guide des prescriptions* » des services urbains, en cours, ouvre une voie nécessaire, celle d'un langage technique commun aux services urbains. L'idée en est de faciliter le travail des aménageurs, confrontés à des demandes et besoins différents selon les services, et d'aider aussi aménageurs et élus à valider les projets concernant les matériaux, les dimensionnement des voies et les coûts.

« *Transversalité* » est un mot galvaudé tant il a été utilisé, mais l'idée qu'il renferme reste cruciale, et même plutôt neuve étant donné les progrès à accomplir.

Concrètement, pour l'expliquer, la parole à **Louis-Eduard Pouget**, responsable du service R&D à la Propreté :

« N'oublions pas qu'à la Propreté, on est la dernière roue de la charrette !, on nettoie les espaces que d'autres ont construits, nous ne sommes pas suffisamment consultés lors de la conception de ces espaces. Pourtant ensuite le citoyen attend une maintenance de cet espace, alors que nous n'avons en charge que son nettoyage. Supposons que les services du Grand Lyon réalisent une place magnifique, avec des matériaux très clairs. Si elle accueille un marché alimentaire, avec cerises, fraises, poissons... on ne saura pas la nettoyer et elle ne restera pas belle longtemps... Il nous faut donc essayer d'anticiper l'usage, dès le moment de la conception. »

(Propos recueillis le 22 avril 2009)

PC Comet, le fleuron des tunnels

Le Grand Lyon gère huit tunnels : quatre dans le centre ville, Fourvière, Croix-Rousse, Vivier-Merle et Brotteaux-Servient qu'il exploite en régie, et quatre autres dépendants du Périphérique Nord, dont l'exploitation est confiée à un délégataire de service public.

La problématique de gestion est particulière parce que ce sont des ouvrages complexes, en matière de sécurité et d'un point de vue technique, mais aussi car ils font

l'objet d'une réglementation très contraignante depuis la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc en 1999.

Le « *PC Comet* », dont le fonctionnement a été totalement repensé durant les années 2000, est au cœur de l'exploitation des tunnels gérés en régie. Les innovations ont porté sur l'ergonomie des postes, l'organisation du PC en trois niveaux selon la gravité des situations, et l'« *organisation humaine* » (*polyvalence des opérateurs*).

Rénovation lourde et nouveau tube pour le tunnel de la Croix-Rousse

Le Progrès, 20 septembre 2009

Le tunnel de la Croix-Rousse accuse le poids de ses 57 ans et ne répond plus aux normes de sécurité en dépit des réparations et aménagements dont il a pu bénéficier au cours des années passées. Une rénovation profonde s'imposait.

Non seulement le tunnel existant va être refait à neuf mais un nouveau tube parallèle, situé au nord et dix mètres de

large, va être percé sous la colline. Une galerie de sécurité qui communiquera avec le tube existant tous les 150 mètres pour permettre, en cas de besoin, l'accès de secours et des évacuations mais aura aussi une utilité quotidienne. Les élus du Grand Lyon ont toutefois veillé en retenant ce projet à ce qu'il ne favorise pas un accroissement de la circulation automobile dans ce tunnel

de cœur d'agglomération. Ce second tube sera donc réservé au quotidien exclusivement aux bus, aux cyclistes et aux piétons. Résolument moderniste le nouvel ouvrage sera équipé d'un éclairage doux et d'une poutre multimédia qui pourra projeter sur ses parois des œuvres artistiques. (...)

Les grands travaux vont commencer en février 2010 pour s'achever en 2014.

« Nous devons nous affranchir des limites administratives de l'agglomération »

Si l'on veut partager un même destin, on s'unit par des réseaux d'eau, de transports en commun, d'assainissement... ; sinon, on se contourne. Aujourd'hui, le dialogue avec les territoires voisins du Grand Lyon s'est renforcé en matière de gestion des services urbains, pour trouver des économies d'échelles, pour améliorer des deserts. La logique est sensiblement similaire pour les zones d'activités, les transports, comme en témoigne le projet REAL de Réseau Express de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ou la gestion des déchets. Cette ouverture à l'extérieur est indispensable, estime **Bruno Coudret** qui évoque ici la pratique du délestage, ou transfert de déchets entre incinérateurs lors d'afflux massifs :

« Pour qu'une complémentarité opérationnelle soit effective, nous devons nous affranchir des limites administratives de l'agglomération. Car, inévitablement, la question qui se pose c'est : le Grand Lyon doit-il être autonome ou trouver des modalités de régulation avec d'autres territoires ? Nous avons mis en place un accord de coopération spécifique, le réseau Covade avec certains territoires limitrophes. Les quatre EPCI impliqués dans ce réseau sont le Grand Lyon, Bourgoin Jallieu (Organom), Villefranche sur Saône et Bourg en Bresse. Ce réseau partenarial et technique est fondé sur une logique égalitaire et opérationnelle, mais il est aussi reconnu dans les plans départementaux des trois départements du Rhône de l'Ain et de l'Isère.

On peut dire qu'il s'agit d'un partenariat spontané, motivé par des choix pragmatiques, liés à la nécessité de « faire ensemble », si on veut se projeter dans des solutions techniques et d'organisation qui ne peuvent s'arrêter aux frontières d'un territoire administratif, lorsqu'il s'agit de stocker et de répartir les déchets excédentaires sur un territoire ».

(Propos recueillis en mai 2008)

Le renforcement des collaborations, l'intégration progressive d'outils de gestion technique à l'échelle de l'agglomération élargie, voire de la métropole... cela nous place dans le fil de l'histoire de l'agglomération lyonnaise, non ?

Grand Lyon Prospective - www.millenaire3.com



Rendez-vous sur www.40ans.grandlyon.com
pour suivre le feuilleton des 40 ans du Grand Lyon

QUAND LES SERVICES URBAINS FONT L'AGGLOMÉRATION

Directeur de la publication : Jean-Loup Molin

Responsable éditorial : Pascale Fougère

Rédaction : Cédric Polère

Conception graphique, réalisation : Crayon Bleu

Réalisation : Nathalie Joly

Crédits Photos : Grand Lyon, Agence d'urbanisme

Remerciements à tous les services et aux Archives du Grand Lyon pour la constitution du fond photographique réalisé à l'occasion des 40 ans

Tirage : 1 000 exemplaires

Novembre 2009