

COMMISSION SPECIALE DES TRANSPORTS EN COMMUN

PROCES VERBAL DE LA REUNION DU 26 JANVIER 1960



M.M. les Membres de la Commission chargée d'examiner les questions posées par l'expiration de la concession accordée à la Compagnie des T.E.L.B. se sont réunis le 26 janvier 1960, à 17 heures 30, sous la présidence de M. Georges HENAU, Adjoint au Maire.

Etaient présents:

M.M. COQUART	Adjoint au Maire,
HENAU	"
ROMBAUT	"
VAN WOLPUT	"

Assistaient en outre à cette réunion, à titre consultatif:

M.M. GRANGEON, Secrétaire Général de la Mairie,  
AUREL, Ingénieur en Chef des Services Techniques,  
COURTHEOUX, Ingénieur-Conseil de la Ville,  
MORIN, Ingénieur Principal, Chef des Services Publics.

M. HENAU ouvre la séance en précisant que le texte qui va être soumis représente le résultat de nombreuses discussions menées depuis plus de deux ans.

Il invite ses collègues à prendre position sur le contenu de ce texte et de faire, en cas de désaccord sur certains articles, des propositions nouvelles et bien définies qu'il présentera au sein du Syndicat Mixte.

Il se fait l'interprète de ses collègues en remerciant M. GRANGEON de la note très explicite qu'il a jointe à l'envoi des dossiers. Ce dernier indique qu'il ne s'agit que d'une notice destinée à éclairer les membres de la Commission sur l'ensemble du problème.

M. HENAU demande à M. COURTHEOUX de bien vouloir exposer, article par article, le projet de convention entre le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de Lille et de sa Banlieue, d'une part, et la Compagnie Générale Industrielle de Transports (C.G.I.T.) d'autre part.

Après la lecture de l'article premier, M. COQUART signale qu'à son avis il existe une grosse différence entre les termes "affermage" et "concession". Il préférerait la concession en imposant à la C.G.I.T. une participation.

M. ROMBAUT rappelle que le Syndicat Mixte n'a pas encore d'existence légale et le Service précise qu'il appartient au Ministère de l'Intérieur de créer le Syndicat Mixte, et au Conseil d'Etat de ratifier la convention.

Les articles 2 et 3 n'attirent pas d'observation et, à propos de l'article 4, une discussion s'élève sur la nécessité de continuer la desserte de Quesnoy sur Deûle.

Le Service estime qu'il semble très difficile de supprimer cette desserte qui existe depuis de nombreuses années.

Articles: 5 - 6 - 7 - 8 et 9 - pas d'observation.

.../...



Articles: 10 et 11 - M. COQUART pense que le mot "intérêt" ne paraît pas exact. Les membres de la Commission s'étonnent que les frais généraux d'administration centrale soient fixés forfaitairement et M. COQUART estime même que c'est un moyen habilement camouflé de majorer les bénéfices de l'entreprise.

M. ROMBAUT pense qu'il est nécessaire d'exiger, à l'occasion de ce nouveau contrat, la justification des frais d'administration, et M. COQUART demande que seuls les frais réels soient pris en considération.

Le Service est intervenu plusieurs fois, mais en vain, pour obtenir la justification du forfait proposé et M. VAN WOLPUT a l'impression que la C.G.I.T. n'acceptera jamais de mettre cartes sur table; il semble d'ailleurs que cette exigence puisse provoquer la rupture des pourparlers.

M. HENAUX considère... ce problème comme capital pour la Ville et voudrait savoir sous quelle forme M. VAN WOLPUT et lui-même l'aborderont au sein du Syndicat.

M. AUREL croit que la Compagnie refusera formellement de donner les dépenses réelles et propose la clause suivante :

" 1% forfaitairement ou jusqu'à 1,5% à condition de justifier le dépassement "

Cette clause est acceptée par tous les membres.

Article 12.- Cet article traite du fonds de garantie, M.M. COQUART et GRANGEON font remarquer qu'il est préférable de se reporter au capital plutôt qu'à l'actif (2ème paragraphe).

Après discussion, tous les membres sont d'accord pour demander la révision des deux derniers paragraphes de cet article.

Articles: 13 - 14 et 15 - pas d'observation

Article 16.- M. ROMBAUT aimerait que la rédaction de cet article soit un peu plus précise juridiquement et il propose de remplacer "les circonstances indépendantes de la volonté de la C.G.I.T." par "en cas de force majeure".

Article 17.- Mêmes observations que pour l'article 12. Les membres de la Commission proposent de remplacer le mot "actif" dès le premier paragraphe par celui de "capital".

Puis M. VAN WOLPUT aborde la question du bon entretien des véhicules. A son avis il serait nécessaire de faire vérifier les autobus par un organisme spécialisé, comme l'Automobile Club du Nord, qui possède un centre de vérification à Lille.

Les autres commissaires ne sont pas favorables à cette proposition. Ils estiment que le Service des Mines est l'organisme officiel qui possède toutes les qualifications pour ce genre de vérifications. C'est d'ailleurs cet organisme qui est désigné par le Code de la Route pour effectuer les visites techniques des véhicules de transports en commun.

D'autre part, M. ROMBAUT estime que la Compagnie n'a pas intérêt à ce que son matériel soit mal entretenu.

Article 18.- M. VAN WOLPUT reconnaît qu'en temps normal la C.G.I.T. a tout intérêt à avoir un matériel en parfait état, mais pense surtout que le contrôle serait nécessaire en fin de concession. Le Centre de Sécurité de l'A.C.N.F. pratiquerait comme pour un simple particulier en donnant une fiche signalétique à chaque voiture.

M. COQUART propose alors l'insertion d'une clause supplémentaire prévoyant la possibilité d'un contrôle dans le cas où la Compagnie ferait connaître son intention de ne pas poursuivre l'exploitation.

Les Commissaires sont d'accord pour demander cette insertion, sans préciser toutefois l'organisme ou le technicien qui serait chargé de ce contrôle. Le Syndicat aurait à le désigner en temps opportun.

Accord général aussi sur la modification demandée par M. COQUART dans la rédaction de l'avant dernier paragraphe qui deviendrait:

" Les observations qu'ils jugeraient utile de faire ne pourraient être communiquées qu'au Président du Syndicat qui ... "

Article 19.- M. COQUART demande à M. COURTHEOUX la signification exacte de "redevance d'usage". M. COURTHEOUX précise qu'il s'agit de la redevance pour utilisation des installations fixes .

A ce sujet, M. ROMBAUT signale qu'il ne faut pas perdre de vue que le Syndicat Mixte disposera d'un matériel qui est la propriété de la Ville. Or, il semble que l'on ait pas tenu compte de cet apport important (immeubles, installations fixes, etc...) de la Ville au Syndicat. Il note même qu'en fin d'affermage la C.G.I.T. les remettra au Syndicat.

A ces observations, M. COURTHEOUX signale qu'au sein du Syndicat il a été émis l'opinion que les installations fixes appartenant à la Ville avaient, en fait, été payées par l'exploitation du réseau, donc autant par les usagers de la banlieue que par ceux de la Ville.

Il rappelle que le sort de ces installations est réglé par l'article 8 des statuts du Syndicat et que les intérêts de la Ville sont sauvegardés.

Articles: 20 et 21 - pas d'observation.

Article 22.- A cette occasion, M. VAN WOLPUT informe les membres de la Commission de la demande de la Ville de Lembersart qui, quinze jours à peine après l'arrêt de l'exploitation par tramways de la ligne X, réclame l'enlèvement des rails désaffectés. Il est d'avis de les laisser jusqu'à la constitution définitive du Syndicat qui prendrait alors les travaux en charge. Pour l'instant il appartient, d'après lui, à la commune d'entretenir ses chaussées et la Ville de Lille ne pourrait être tenue pour responsable des accidents que le mauvais état des rails pourrait provoquer.

Ce n'est pas l'avis de M. AUREL qui craint précisément que la Ville de Lille ne soit tenue pour responsable en cas d'accident.

M. ROMBAUT, contrairement à M. COQUART, n'est pas de l'avis de M. VAN WOLPUT qui persiste à considérer qu'il appartient toujours aux communes d'entretenir leurs chaussées en bon état.

Par ailleurs, M. COURTHEOUX signale que presque toutes les voies sont posées sur des routes nationales ou départementales et que, par conséquent, les communes n'interviennent pas directement dans leur entretien et que le démontage des voies devra se faire, autant que possible, en accord avec le Service des Ponts et Chaussées.

Néanmoins, M. VAN WOLPUT se déclare tout à fait opposé à la prise en charge par la Ville des frais de dépose des rails. Il interviendra à ce sujet, lors de la prochaine réunion du Syndicat.

Articles: 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 et 30 - pas d'observation.

--

Après lecture de la convention, M. COQUART demande la parole pour poser quelques questions :

lère question - Dans un P.V. très ancien, M. COURTHEOUX et son collègue représentant la banlieue avaient émis un préjugé favorable à l'idée d'une régie intéressée. Le Comité s'est réuni plus tard et le Pré-

sident a, d'emblée, déclaré qu'il n'était pas question de revenir sur le principe de la concession, c'était une chose acquise. L'idée de régie a été mise en avant, puis elle a été écartée. Il voudrait savoir si une étude a été faite, et dans quelles conditions on a renoncé à l'idée de régie intéressée ?

Lors d'une autre réunion, M. DUCROCQ avait même dit que l'exploitation en régie était toujours possible.

M. COURTHEOUX indique qu'il s'agissait surtout d'un épouvantail pour la Compagnie. En réalité la formule à laquelle nous aboutissons est pratiquement une régie intéressée. Il donne quelques indications supplémentaires à l'intention de M. COQUART.

2ème question - Est-ce que les biens cédés par la T.E.L.B. et qui ont été acquis par la C.G.I.T. ont fait l'objet d'une expertise ?

M. COURTHEOUX répond à M. l'Adjoint aux Finances qu'il s'agissait là d'une opération entre entreprises privées, dans laquelle la Ville ne pouvait intervenir. Toutefois, en ce qui concerne le matériel roulant la Ville a été informée qu'il avait été cédé par la T.E.L.B. à la C.G.I.T. moyennant 50 millions.

M. COQUART rappelle que les biens apportés par la Ville devaient faire l'objet d'un inventaire et d'un état des lieux. M.M. GRANGEON et HENNAUX déclarent que l'opération est sur le point d'être terminée par le Service du Contentieux.

Il est ensuite apporté quelques précisions par M. GRANGEON sur le cautionnement actuel de la C.G.I.T. - M. COQUART voudrait que ce point soit revu et que ce cautionnement soit élevé à une valeur normale, d'autant plus qu'il s'agit maintenant d'autobus au lieu de tramways.

M. GRANGEON signale que c'est la convention qui devra comprendre cette clause et non le cahier des charges.

M. COURTHEOUX montre que le cautionnement figure au cahier des charges-type.

L'accord est général pour l'augmentation du cautionnement.

3ème question: - J'ai remarqué que l'article 1 de la convention donne mission à la C.G.I.T. de créer un réseau d'autobus en supprimant les tramways. Qui a fait inclure cette clause ?

M. VAN WOLPUT fait savoir à son collègue qu'il avait été question de remplacer les tramways par des trolleybus; personnellement il était tout à fait opposé à ce projet et avait oeuvré au maximum pour faire adopter les autobus.

M. COQUART conclut en disant que c'est le Syndicat Mixte qui a fait inscrire cette clause. A son avis, il aurait fallu à ce moment là provoquer la réunion de la Commission d'aujourd'hui. Pour son compte, il était partisan des tramways jusqu'à extinction complète, et n'a pas changé d'avis. Il estime que les usagers ont de multiples raisons de se plaindre des autobus.

Il possède un rapport dans lequel M.M. AUREL et COURTHEOUX disaient que les tramways étaient plus confortables; bon nombre d'usagers sont très mécontents et leurs récriminations ne sont pas à la veille de cesser, au contraire.

M. COQUART aurait aimé que le problème ne soit pas envisagé uniquement sous l'angle de la circulation, d'autant plus qu'avec les em-

bouteillages provoqués par ces énormes autobus les horaires sont rarement respectés.

M. COURTHEOUX indique que la transformation du réseau a été envisagée en tenant compte de problèmes posés par le personnel et l'état des voies ferrées.

Une discussion s'ensuit, sur ce sujet et sur le problème du sectionnement qui, lui aussi, mécontente beaucoup d'usagers qui paient plus cher pour une même parcours.

M. COQUART termine en disant qu'il est pour une exploitation mixte aussi longue que possible.

M. HENAUX demande alors aux membres de la Commission de se prononcer définitivement sur le projet de convention qui leur a été proposé.

M. COQUART : abstention

...

M. ROMBAUT : ) pour, compte tenu des réserves

M. VAN WOLPUT : ) qui ont été formulées.

SEANCE LEVEE A 20 HEURES 45.

l'Ingénieur Principal,  
Chef des Services Publics,

Vu : Le Président de la Commission,