

REALISATION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE SUD



Une réunion a eu lieu à l'Hôtel de Ville le 16 Novembre 1965, à 10 heures 30, ayant pour objet le plan d'aménagement de la zone Sud.

Etaient présents : M. HENAU, Adjoint au Maire  
M. DARRE, Directeur départemental du Ministère de la Construction  
M. ROBIQUET, du Ministère de la Construction  
M. GAUDEL, " " " "  
M. LASCOMBE " " " "  
M. PESIER, Directeur de l'Office Municipal d'H.L.M  
M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques  
M. BEHAGLE, Chef de Bureau du Service de l'Urbanisme.

ooOoo

Après un examen du plan masse d'aménagement de la zone Sud, comparé au schéma de structure actuellement à l'étude, M. DARRE déclare qu'il n'y a aucune opposition entre les deux plans.

M. LASCOMBE ajoute que tous les Services ont été consultés et ont donné leur accord sauf le Service des Mines : M. DELDIQUE n'a formulé de son côté aucune objection.

M. LASCOMBE précise que la conférence entre Services n'a porté que sur la partie du plan intéressant le territoire de Lille, M. le Maire de LOOS s'étant opposé à l'extension de la ZUP de WATTIGNIES sur sa commune.

La voie à ouvrir destinée à relier la rue Gustave Courbet à la rue R. Wagner est toujours valable.

M. DARRE précise que la création d'une ZUP ou d'une ZAD n'offre que l'avantage d'un droit de préemption. Cette particularité n'a aucune influence sur le financement de l'opération.

La création de la ZUP de WATTIGNIES est actuellement différée du fait qu'il est nécessaire de prévoir, dès à présent, une desserte aux 5.000 logements qui y seront construits et de trouver un point d'éclatement à cette nouvelle voie qui serait reliée à LILLE, vraisemblablement, par les rues d'Arras, de Wattignies et le Boulevard Jean-Baptiste Lebas.

M. PESIER signale que si l'Office est décidé à construire - cette intention a été exprimée dans plusieurs délibérations - manquant de personnel spécialisé, il ne peut envisager d'acquérir les terrains.

Une telle opération obligerait l'Office à emprunter et nécessiterait la création d'un Service d'expropriation. Les frais qui en résulteraient auraient une incidence sur le prix des loyers.

.../

M. MAEGHT fait remarquer cependant que cette acquisition directe simplifierait considérablement les formalités et accélérerait l'achat de près d'un an.

M. PESIER indique qu'à la suite d'une vérification des demandes en instance, il s'est avéré que les besoins ne s'élèvent plus qu'à 7.050 logements.

M. DARRE s'en étonne et estime que dans notre région les logements H.L.M. sont les plus nécessaires car ils correspondent aux besoins de la population.

Répondant à une question posée, M. le Directeur départemental ne pense pas pouvoir envisager la réalisation du plan d'aménagement de la zone Sud sous la forme d'un plan d'urbanisme de détail.

De ce fait, l'aide de l'Etat ne devrait pas être escomptée. En conclusion, une solution devrait être trouvée entre la Ville et l'Office pour acquérir les terrains rapidement car, pour obtenir le financement des constructions, il faut justifier de la possession des terrains

A noter que d'après M. GAUDEL, le financement de trois blocs de logements du projet de la Croisette ne devrait intervenir qu'en 1967.

M. LASCOMBE demandera aux architectes un nouveau plan masse.

---

Au cours de la réunion, il a été également question de l'extension de la compétence de l'Office Municipal d'H.L.M. et de la création des P.S.R.

En ce qui concerne la première question, M. DARRE compte envisager ce problème sous la forme d'une extension de la compétence des trois Offices de LILLF, ROUBAIX et TOURCOING, cette formule ayant plus de chances de succès.

Quant à la création de PSR, les besoins s'établiraient à 1.000 logements à édifier par groupe de 50 environ.

1 ha de terrain serait nécessaire par groupe.

Une partie pourrait être construite dans le périmètre du plan de la zone Sud.

D'autre part, l'extension de compétence que M. DARRE tentera d'obtenir pour l'Office Municipal d'H.L.M. permettra, si elle est accordée, la construction de PSR, par cet Organisme, dans les ZUP de MONS et de WATTIGNIES.

M. DARRE estime qu'il n'est pas nécessaire de construire des logements de qualité inférieure au PSR car s'il existe actuellement certaines catégories d'asociaux difficilement adaptables à ce genre de logement, les enfants de ces derniers dans dix ou vingt ans, réclameront un habitat d'un niveau de confort au moins égal au PSR.

L'apport de la Ville en matière de PSR est au minimum la fourniture des terrains viabilisés.

M. HENAUX remercie M. le Directeur Départemental du Ministère de la Construction et ses collaborateurs ainsi que M. le Directeur de l'Office Municipal d'H.L.M

Il signale qu'il se propose de rencontrer prochainement M. le Préfet afin d'organiser une réunion à laquelle M. le Directeur Départemental du Ministère de la Construction sera invité ainsi que les représentants de l'Armée et qui aura pour objet : la récupération des propriétés militaires.

SECTION II  
Développement Economique  
et Investissements

poste n° 468

Référence à rappeler:

PL/DF



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 18 DECEMBRE 1964

Le 18 Décembre 1964, à 14 h 30, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de Lille et de sa banlieue s'est réuni à la Préfecture en vue d'examiner le problème de l'organisation du service de transport entre le Parking du Champ de Mars et le Centre de la Ville.

M. VARLET ayant reçu délégation de M. CONSTANT retenu par des obligations antérieures a présidé cette réunion à laquelle assistaient :

- M. HENAUX, Adjoint au Maire de Lille,
- M. ROUSSEAUX, Adjoint au Maire de Lille,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. ROUSSEAU, Ingénieur des T.P.E. faisant fonction d'Ingénieur en chef adjoint chargé du contrôle de la coordination des transports et des voies ferrées d'intérêt local,
- MM. BRUNET et MORIN, Experts du Syndicat,
- M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de Lille.

Etaient excusés :

- M. DUCROCQ., Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE-lez-LILLE,
- M. ZALESKI, Ingénieur des Mines, Expert du Syndicat,
- M. COURTHEOUX, Expert du Syndicat,

o  
o . o

M. VARLET ouvre la séance en rappelant que, lors de la réunion du 11 décembre 1964, le Comité n'a pu prendre de décision au sujet de l'organisation du service exécuté par la Compagnie Générale Industrielle de Transports entre le parking du Champ de Mars et le Centre de la Ville pour le compte de l'Union Commerciale LILLE-CENTRE.

M. NOTEBART avait fait deux observations quant à l'exécution de ce service :

- la première consistait dans le fait que la C.G.I.T. avait organisé ce service sans en demander préalablement l'autorisation au Syndicat Mixte.
- la seconde avait trait au préjudice que M. NOTEBART estimait devoir résulter pour les commerçants des communes suburbaines du fait de la création de ce service.

.../

Il avait donc été décidé qu'une enquête et des comptages seraient effectués afin de déterminer exactement les conditions d'utilisation de cette ligne et ses répercussions.

M. VARLET donne alors la parole à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées pour qu'il puisse exposer au Comité les conclusions des pointages réalisés le 12 Décembre.

M. DREYFUS indique que selon les conclusions de cette enquête, les véhicules provenant des villes faisant partie du Syndicat des Communes de la Banlieue de Lille représentent 44,40 % du trafic et les voyageurs correspondants 45,27 % de l'ensemble des voyageurs transportés; 96 % des personnes ayant emprunté ces autobus ont déclaré effectuer régulièrement ce déplacement hebdomadaire du samedi au centre de Lille avant que ne soit organisé le service dont il est question.

M. L'INGENIEUR EN CHEF signale que cette ligne doit être bien considérée comme une ligne régulière incluse dans le périmètre urbain dont la création doit être soumise à l'autorisation du Syndicat Mixte.

Dans le cas où cette autorisation ne serait pas accordée, il ne peut être exclus l'éventualité de l'attribution de la ligne à un autre transporteur, éventualité dont il y a lieu de souligner les conséquences juridiques et financières. Toutefois, ce transporteur devrait solliciter préalablement une autorisation, conformément à la réglementation sur la coordination des transports et l'affaire serait alors soumise au Comité Technique Départemental des Transports qui, vraisemblablement, ne prendrait pas une décision favorable à l'unanimité; le problème devrait être alors tranché par le Ministère des Travaux Publics.

M. HENAUX indique qu'à son avis l'orientation des débats s'est portée sur l'aspect commercial de ce service alors qu'il faudrait ne voir dans cette affaire qu'un problème d'intérêt général.

Il expose que l'organisation de ce service a donné lieu également à des protestations d'autres commerçants de la Ville de Lille mais que, toutefois, la ville a estimé que l'initiative de l'Union des Commerçants du Centre avait pour résultat une incontestable amélioration de la situation quant à la circulation et au problème du stationnement dans la Ville, notamment le samedi après-midi des études et comptages effectués tant par les services techniques que par les services de police ont mis cette amélioration en évidence.

En conséquence, la Ville de Lille est formelle et unanime pour donner un avis favorable à la continuation de ce service.

M. L'INGENIEUR EN CHEF des Ponts et Chaussées tient alors à faire observer que M. NOTEBART, au cours de la discussion du 11 décembre 1964, avait également soulevé le problème de l'achat d'autobus supplémentaires pour l'exécution de cette relation. Il pense, quant à lui, que cet argument trouve une réponse dans le fait que le prix demandé à l'Union des Commerçants du Centre tient compte de l'amortissement du matériel.

Il semble que pour l'intervention d'une décision définitive des renseignements complémentaires soient encore nécessaires et il est proposé de procéder à une étude qui portera sur le maintien du service, les conditions financières à retenir et l'itinéraire à adopter.

M. ROUSSEAU fait observer, à ce sujet, que pour avoir une étude technique valable, il faudrait la poursuivre sur une période d'un an.

M. BRUNET souhaite que soit examinée tout particulièrement la question relative au parc de véhicules afin que l'exécution de ce service n'entraîne pas de perturbations dans les lignes régulières et afin qu'il ne soit pas utilisé des autobus nécessaires au bon fonctionnement de ces lignes.

Il demande également que l'étude porte spécialement sur le problème du financement et de l'amortissement du matériel.

M. HENNAUX tient à nouveau à souligner l'importance du problème de la circulation en ville et précise que, dans la mesure où des initiatives privées ont pour conséquence d'améliorer cette situation, la Ville ne peut que s'associer à cet effort et donner son assentiment à la continuation de l'expérience.

En conclusion, le Syndicat donne son accord pour la poursuite du service de transport entre le Parking du Champ de Mars et le Centre de la Ville jusqu'au 15 Janvier 1965 et autorise son Président à proroger, éventuellement, cette relation jusqu'au 15 Février si aucune décision définitive n'est intervenue; il agréé la demande de la C.G.I.T. tendant à effectuer le service spécial les 21, 22, 23 et 24 Décembre 1964 ainsi que les 26 et 31 Décembre 1964 et 2 Janvier 1965.

Il demande que, pendant ce délai, une étude soit effectuée par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et les Experts du Syndicat sur le maintien du circuit, ses conditions d'exécution, notamment les conditions financières et l'itinéraire à retenir.

M. LAUDAT, Directeur de la Compagnie Générale Industrielle de Transports, est ensuite introduit en séance.

M. le Président lui fait part de la décision du Syndicat et M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées demande que les questions posées, lors de l'enquête du 12 Décembre 1964, soient complétées par l'interrogation suivante : l'intéressé utiliserait-il ce service s'il était facturé à 1 franc pour l'aller et le retour et, en cas de réponse négative, le tarif qu'il accepterait de payer ?

Les Membres du Syndicat,  
MM. ROUSSEAUX et HENNAUX

LE PRESIDENT,  
J. VARLET

SECTION II  
Développement Economique  
et Investissements

poste n° 418



Référence à rappeler :  
SEC/2 - C.G.I.T. -  
PL/DF

SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 11 DECEMBRE 1964

Le 11 décembre 1964, à 14 h 30, s'est réuni à la Préfecture, sous la présidence de M. CONSTANT, Conseiller Général, Maire de FEIGNIES, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa banlieue.

Assistaient à la réunion :

- M. VARLET, Conseiller Général,
- M. NOTEBART, Député, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX et ZALESKI, Experts du Syndicat,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. ROUSSEAU, Ingénieur des T.P.E. faisant fonction d'Ingénieur en Chef Adjoint chargé du contrôle de la coordination des Transports et des V.F.I.L.
- M. BRILLION, Percepteur de SAINT-ANDRE, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

A l'ouverture de la séance, M. CONSTANT présente au nom du Syndicat des vœux de complet rétablissement à M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE et exprime l<sup>o</sup> plaisir de le revoir prochainement au sein du Syndicat Mixte.

Il passe ensuite à l'ordre du jour de la réunion :

a) Résultats trimestriels du fonds de travaux et du compte ouvert à la Trésorerie Générale :

M. ZALESKI donne connaissance des résultats du 3<sup>ème</sup> trimestre 1964 du fonds spécial "Travaux". Au 30 Juin 1964, le solde du fonds de travaux présentait un crédit de 962.000 F.

Pendant le 3<sup>ème</sup> trimestre, outre la dotation habituelle de 15,50 % des recettes brutes d'exploitation, le fonds a été doté de l'emprunt de 2.220.000 F réalisé au titre de 1964, d'un report d'une somme de 450.000 F relative à l'achat de 12 autobus en préfinancement et d'une première rentrée de recettes de publicité apposée sur les plaques d'arrêts de 10.000 F. En ce qui concerne les dépenses, une somme de 1.126.000 F a été débitée pour premier versement d'une commande de 45 autobus ( 35 autobus pour la conversion des lignes B et H et 10 autobus de renouvellement ); quelques dépenses hors programme se chiffrant à 55.000 F ont été effectuées et un montant de 47.000 F a été consacré aux frais d'établissement de la signalisation aux arrêts.

Au 30 Septembre 1964, le solde créditeur du fonds spécial est évalué à 2.242.000 F dont 1.800.000 F placés en bons du Trésor, 100.000 F disponibles en compte-courant à la trésorerie et 342.000 F ayant fait l'objet

.../

d'un virement de la part de la Compagnie Générale Industrielle de Transports.

Les experts du Syndicat ont conclu à une utilisation normale du fonds spécial de travaux et du compte ouvert au nom de la C.G.I.T. à la Trésorerie Générale.

Le Syndicat Mixte ne présente aucune remarque particulière au sujet de cette situation.

b) Prévisions du fonds de travaux pour l'année 1965 :

M. ZALESKI donne connaissance du programme communiqué par la Compagnie Générale Industrielle de Transports :

- Chapitre I - Matériel roulant

Le poste 1 concerne l'acquisition de 35 autobus pour la modernisation des lignes B et H; le poste 2 prévoit l'achat de 6 autobus destinés à la desserte de la Cité Scientifique; M. ZALESKI propose de rejeter ce poste étant donné que cette relation pourra se faire provisoirement au moyen des autobus de modernisation non utilisés en conservant quelques autobus d'anciennes marques encore en bon état; cette question sera revue au cours des prochains exercices. Le poste 3 intéresse la commande des 10 autobus de renouvellement.

- Chapitre 2 - Voies et lignes aériennes

Il est proposé de limiter la provision pour dépose des voies à 300.000 F.

A ce sujet, il semble qu'il y aurait lieu de préciser une doctrine sur les conditions dans lesquelles les travaux de dépose des voies doivent être effectués. L'article 22 de la Convention du 25 Mars 1960, modifiée par l'avenant du 13 Novembre 1961, prévoit les dispositions ci-après :

"Au fur et à mesure de la suppression des tramways, les frais d'enlèvement des voies et des lignes aériennes, ainsi qu'une part des frais de remise en état des chaussées "en résultant", seront pris en charge par le fonds "spécial de travaux qui sera crédité du produit de la vente des matériels déposés "appartenant au Syndicat .....

Afin d'éviter toute divergence d'interprétation sur ces clauses, M. ZALESKI propose de modifier cet article selon les termes suivants :

"Les déposes de voies désaffectées seront exécutées :

"1a) - d'office, si le maître de la voie décide de refaire la chaussée une partie des frais de remise en état de la chaussée sera, dans ce cas, supportée par le Fonds de Travaux; cette participation ne pourra dépasser le montant des frais de remise en état qui seraient supportés par le Fonds si la dépose était effectuée isolément sans réfection générale de la chaussée.

"2a) - après accord des experts et du Service du Contrôle, si la sécurité des usagers de la voie publique l'exige et dans la limite des crédits prévus à cet effet au programme de travaux".

A ce sujet, il est précisé qu'il reste environ 70 km de voies à déposer et que le prix de revient est de l'ordre de 6 millions d'A.F. le kilomètre pour une voie simple; l'importance de la dépense ne permet pas d'assurer tous les travaux dans l'immédiat et il importe donc d'établir un ordre de priorité tenant compte, d'une part de la sécurité publique et d'autre part des intentions des collectivités locales concernant la remise en état de la voirie.

M. NOTEBART suggère d'affecter 2/3 des crédits de ce chapitre à la dépose des voies qui devrait être exécutée simultanément à la réalisation de travaux de voirie; les Municipalités intéressées devraient être appelées à présenter leur demande au cours du premier trimestre de l'exercice.

Le solde du crédit, soit 1/3, serait réservé pour les travaux urgents et d'impérieuse nécessité et en cas d'utilisation partielle le crédit non dépensé serait réengagé l'année suivante dans la totalité du chapitre.

M. NOTEBART insiste sur la nécessité de procéder aux travaux en fonction des disponibilités du Syndicat et sur le fait que cette règle doit être impérativement observée.



Le Syndicat Mixte donne son accord à la modification de la convention étant entendu qu'il sera ajouté, pour tenir compte de l'observation de M. NOTEBART dans le premier paragraphe, que la participation ne pourra dépasser le montant des frais de remise en état qui seraient supportés par le Fonds si la dépose était effectuée isolément sans réfection générale de la chaussée ainsi que le montant de la dotation pouvant être attribué à ces travaux par exercice ; le cas échéant, un ordre de priorité sera établi par les experts du Syndicat.

- Chapitre 3 - Génie Civil -

Il est proposé de surseoir à l'acquisition de l'immeuble du N° 62 de la rue Roland (poste 8) et également à l'aménagement de l'isolation thermique de la toiture de la station de graissage (poste 23) et de l'alimentation en eau de pluie de la citerne du dépôt de Vauban (poste 24).

L'ensemble du chapitre constitue l'avant-dernière étape des travaux à réaliser pour adapter les ateliers et les bâtiments à l'exploitation du réseau par autobus.

- Chapitre 4 - Modernisation - Equipement complémentaire -

M. ZALESKI propose de supprimer les postes ci-après pour lesquels il n'a pas été fourni de justifications suffisantes :

- N° 28	: Achat d'un magnétoscope	21.000 F
- N° 32	: Adjonction d'une commande automatique sur la machine à laver	17.000 F
- N° 48	: Machine rotative S.A.M. à imprimer	27.500 F
	TOTAL	<u>65.500 F</u>

Le montant de ce chapitre est donc ramené de 182.000 F à 116.500 F.

- Chapitre 5 - Renouvellement outillage -

Pas d'observations particulières à présenter sur ce chapitre qui se chiffre à 40.000 F.

L'ensemble du programme 1965 s'élèvera donc à 5.452.140 F au lieu de 6.666.000 F proposés par la Compagnie Générale Industrielle de Transports se décomposant ainsi qu'il suit :

	<u>Modernisation</u>	<u>Renouvellement</u>	<u>TOTAL</u>
I - Matériel Roulant	5.502.000	298.700	4.820.700
II - Voies et lignes aériennes	300.000	10.000	310.000
III - Génie Civil	185.350	-	185.350
IV - Equipement complémentaire	116.420	-	116.420
V - Renouvellement - Outillage	-	39.670	39.670
	<u>5.103.770</u>	<u>348.370</u>	<u>5.452.140</u>
TOTAL			

Le solde disponible du fonds de travaux au 1er janvier 1965 pourrait s'établir à environ 1.420.000 F et le bilan du fonds spécial pour l'exercice 1965 s'établirait ainsi qu'il suit :

<u>DEBIT</u>		<u>CREDIT</u>	
Programme 1965	5.452.000	Solde au 1.1.1965	1.417.000
Annuités d'Emprunt	1.902.000	Dotation 1965	2.580.000
Annuités de renouvellement (Programme 1963)	193.000	Recettes diverses (Intérêts-Publicité)	50.000
Total	<u>7.547.000</u>	Mitrailles	50.000
Solde créditeur	1.550.000	Emprunt 1965	5.000.000
	<u>9.097.000</u>	.../...	<u>9.097.000</u>

M. NOTEBART souligne que le Centre d'Hébergement du Lion d'Or doit vraisemblablement entraîner la perception de loyers et M. COURTHEOUX demande que ces loyers soient indiqués en recettes.

En outre, M. NOTEBART souhaiterait qu'il soit établi des fiches d'autobus faisant ressortir les dates de commandes, les dates d'intervention des marchés et les périodes de livraison prévues et réelles ainsi que le coût de l'opération avec l'échéancier des paiements et pénalités le cas échéant.

M. NOTEBART estime également que le renouvellement du matériel revalorise les biens de l'exploitation et qu'il y a lieu d'y adapter l'inventaire.

Il souhaite qu'une étude soit entreprise par les Experts du Syndicat et le service des Ponts et Chaussées sur les avantages et les inconvénients des travaux de réparation en régie par comparaison aux travaux de réparation donnés aux fournisseurs.

Il y a, bien entendu, une condition préalable à cette opération qui consiste dans la standardisation des véhicules.

M. ZALESKI indique qu'il y a une politique à définir et des contacts devront être pris avec d'autres entreprises de même importance pour déterminer la formule qui paraît, en l'état actuel, la plus efficace et économique, la Société possède 134 autobus du type "BROSSEL" et 7 "Isobloc" ; en 1967, l'ensemble du parc sera constitué par des véhicules construits par la Maison BROSSEL.

M. CONSTANT demande que ce problème fasse l'objet d'une étude approfondie car il aura à tenir compte non seulement des conditions de rentabilité mais aussi des répercussions sociales que peut engendrer l'adoption de l'une ou l'autre formule.

Sous le bénéfice de ces explications, le Syndicat Mixte approuve le programme de travaux qui lui est soumis pour l'année 1965 à l'exception des postes 2 - 8 - 23 - 24 - 28 - 32 et 48, le poste 5 concernant la dépose des voies et lignes aériennes étant limité à la somme de 300.000 F à utiliser après accord des Experts.

c) Programme annuel d'entretien :

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a fourni l'état des travaux d'entretien effectués ou commencés au 31 Octobre 1964 ainsi que les prévisions pour l'année 1965.

Ces renseignements ne soulèvent pas d'observation.

d) Compte d'exploitation pour le 3ème trimestre 1964 :

Les recettes brutes du trafic ont augmenté de 33.000 F par rapport au 3ème trimestre 1963, soit 0,9 % ; les chiffres correspondant aux deux premiers trimestres ont été de 7,4 % et 5,3 % mais cette différence provient de l'effet de l'augmentation des tarifs du 1er Août 1963 qui n'a joué qu'à partir du mois de Juillet 1963.

Une analyse plus détaillée montre que les recettes du mois de Juillet ont augmenté de 48.000 F, soit 4 %, les recettes du mois d'Août ont diminué de 15.000 F, soit 1,5 % (période des congés payés) et le mois de Septembre a été stationnaire.

Il faut signaler une recette substantielle provenant de la publicité et qui s'élève à 43.800 F contre 7.200 F en 1963.

.../...

Les dépenses courantes d'exploitation sont en augmentation de 3,1 % alors qu'au cours des deux premiers trimestres l'augmentation moyenne a été de 3,3 %.

En conclusion, le troisième trimestre 1964 se traduit par un déficit de 41.000 F ; cependant, les deux premiers trimestres ont été satisfaisants et le résultat cumulé au 30 Septembre 1964 présente en définitive un excédent de 290.000 F représentant 2,4 % des recettes hors fonds travaux. Ce chiffre est supérieur au minimum contractuel de 1,8 %.

M. ZALESKI signale que le réseau de transports de la Région Lilloise est le seul réseau pour lequel il n'y a pas de difficultés particulières au cours de l'année 1964.

Le Syndicat Mixte prend acte de ces renseignements.

e) Situation des emprunts :

Il a été sollicité un emprunt de 5 millions de francs en vue de poursuivre la modernisation du réseau de transports ; les 5 millions de francs qui seront contractés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations se décomposent ainsi qu'il suit :

- Emprunt à 10 ans -

- Achat d'autobus pour la modernisation des lignes B et H	4.375.000 F
- Equipement complémentaire nécessité par la modernisation (outillage)	105.000 F
Total emprunt à 10 ans	<u>4.480.000 F</u>

- Emprunt à 20 ans -

- Dépose de voies désaffectées	400.000 F
- Travaux de Bâtiment et de Génie Civil - Adaptation des ateliers d'entretien à l'exploitation par autobus (Ateliers de mécanique et de tôlerie)	120.000 F
Total emprunt à 20 ans	520.000 F
	<u>5.000.000 F</u>

La garantie des trois autorités concédantes a été demandée et le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de Lille et de sa Banlieue autorise son Président à signer au nom et pour le compte du Syndicat les contrats de prêt qui devront intervenir ainsi que les contrats de garantie à passer entre le Syndicat et les trois pouvoirs concédants.

La mise à la disposition du Syndicat Mixte de ce crédit permettra d'achever le programme de modernisation pour la fin de l'année 1965.

M. NOTEBART propose que la substitution par autobus du dernier tramway fasse l'objet d'une manifestation au cours de laquelle la Presse et le public pourraient être informés de l'activité du Syndicat Mixte depuis sa création et des résultats qu'il a obtenus.

f) Formation du personnel :

M. ZALESKI indique, en ce qui concerne la formation du personnel, que les candidats au permis de conduire "Poids Lourds" sont parfois ajournés à 3

ou 4 mois en raison du nombre important d'examens à faire subir. Le Syndicat Mixte souhaiterait que, dans toute la mesure du possible et en raison de l'intérêt public que représente le bon fonctionnement du réseau, les candidats de la Compagnie Générale Industrielle de Transports puissent se représenter dans un délai plus restreint.

La C.G.I.T. a donné divers renseignements au sujet des conditions actuelles de reclassement de son personnel qui sont les suivantes :

- a) Agents ayant obtenu leur permis de conduire les transports en commun et reclassés comme chauffeurs receveurs.

LISTE N° 1 - AGENTS DU CADRE PERMANENT AFFILIE à la C.A.M.R.

Numéros : 17 - 24 - 33 - 46 - 49 -

LISTE N° III - AGENTS AUXILIAIRES CONTRACTUELS AFFILIES A LA C.A.R.C.E.P.T.

Numéros : 4 - 5 - 12 - 14 - 17 - 21 - 24 - 25 - 29 - 36 - 37 - 38 - 39 - 42  
46 - 47 - 48 - 49 - 51 -

Nota - 4 agents dont 3 appartenant à la liste N° I et un à la liste N° III ayant présenté l'examen avec un succès partiel (code ou conduite) sont à considérer dès à présent comme pouvant selon toutes probabilités être reclassés à terme comme chauffeurs receveurs.

- b) Agents reclassés à l'essai et actuellement en apprentissage au sein de l'Entreprise.

LISTE N° 1 - C.A.M.R.

Numéros 57 : visiteur autobus,  
59 : dépanneur autobus,  
63 : dépanneur autobus,  
66 : visiteur autobus,  
76 : visiteur autobus,  
77 : dépanneur autobus,  
82 : dépanneur autobus,

LISTE N° II - AGENT DU CADRE PERMANENT AFFILIE à la C.A.R.C.E.P.T.

Numéro 7 : visiteur autobus.

LISTE N° III - AGENT AUXILIAIRE CONTRACTUEL C.A.R.C.E.P.T.

Numéro 3 : opérateur machine à laver les autobus.

- c) DIVERS : Agents reclassés dans divers emplois ou ayant quitté la Compagnie.

LISTE N° 1 - C.A.M.R.

Numéros 5 : visiteur autobus  
27 : réformé pour raison de santé  
36 : veilleur de nuit  
51 : encaisseur dès qu'il sera disponible  
54 : démissionnaire de son emploi.

LISTE N° III - AGENT AUXILIAIRES CONTRACTUELS C.A.R.C.E.P.T.

Numéros 1 : démissionnaire de son emploi  
6 : n'est plus en service à la Compagnie  
9 : a quitté la Compagnie

.../...

Numéros 13 : a quitté la Compagnie  
15 : démissionnaire de son emploi  
19 : n'est plus en service à la Compagnie  
23 : n'est plus en service à la Compagnie  
27 : d<sup>e</sup>  
40 : d<sup>e</sup>  
52 : d<sup>e</sup>

La C.G.I.T. a souligné les résultats satisfaisants qui ont pu être enregistrés à la suite de la formation au sein de l'entreprise, des chauffeurs ; elle se propose d'organiser un cours de formation de visiteurs autobus et dépanneurs autos au profit des anciens agents du service des voies et lignes aériennes et ce cours intéresserait 12 à 18 agents.

Le Syndicat Mixte prend note de ces renseignements concernant l'adaptation du personnel pour lequel il demande à la Compagnie Générale Industrielle de Transports de le tenir régulièrement au courant de l'évolution.

g) Etat actuel de la transformation du réseau.

La C.G.I.T. a indiqué que la transformation de la ligne LOMME - LILLE (Gare) - devenue Ligne 1 et la fusion des lignes d'autobus A (HELLEMES - P.N. de Lézennes) - LILLE (Pl. du Général de Gaulle) et X (LILLE - Pl. du Gal de Gaulle) - LAMBERSART (Bourg - Cité Familiale) ayant pris la désignation de ligne 6 sont intervenues le 1er Août 1964.

La prolongation de la ligne 7 Place Catinat - rue Fémy jusqu'à la rue Mermoz d'une part et jusqu'à la rue du May Four à MARCQ-en-BAROEUL d'autre part, est intervenue le 1er Octobre 1964.

La modernisation du tronçon de la ligne de tramway / Pl. du Général de Gaulle à LILLE - MONS-en-BAROEUL devait intervenir pour le 1er Décembre 1964 mais la C.G.I.T. a demandé de vouloir bien reporter cet aménagement au 15 Janvier 1965, compte tenu des obligations nouvellement créées par la desserte de la Cité Scientifique d'ANNAPPES.

Le Syndicat Mixte donne son accord à cette proposition.

Il est donc possible de prévoir le remplacement des tramways par des autobus sur la ligne H vers les mois de Juillet-Août 1965 et sur la ligne B pour la fin de l'année.

h) Fonds de garantie.

M. ZALESKI présente au Syndicat des propositions tendant à une modification des modalités de financement du fonds de garantie ayant pour objet de pallier les insuffisances éventuelles du compte d'exploitation ; il est demandé :

1<sup>o</sup>) de remplacer le fonds de garantie par des versements supplémentaires au fonds de travaux qui prendrait progressivement le relai.

2<sup>o</sup>) d'accorder à la Compagnie Générale Industrielle de Transports la garantie d'un bénéfice minimum de 0,45 % des recettes hors fonds de travaux.

3<sup>o</sup>) de limiter à 4,50 % l'excédent du compte d'exploitation pouvant revenir à la C.G.I.T., le surplus étant, la première année, partagé par moitié entre le Syndicat Mixte et la C.G.I.T. et revenant intégralement au Syndicat à partir de la deuxième année.

Après discussion, le Syndicat Mixte demande que ces modifications soient préalablement soumises à l'avis des services financiers afin d'éviter toute difficulté d'application ; l'étude en sera reprise en fonction des conclusions qui auront été présentées par les services comptables.

i) Acquisition de terrains militaires.

Il est donné lecture d'une lettre de M. le Ministre de l'Intérieur du 16 Octobre 1964 faisant connaître que le Ministère des Armées serait disposé à consentir la cession d'une bande de terrain située sur une longueur de 140 mètres environ à partir de la rue Roland afin de répondre à la requête qui a été présentée par le Syndicat Mixte ; le terrain serait remis à l'Administration des Domaines pour aliénation.

Le Syndicat Mixte donne son accord à cette acquisition ; le nombre d'autobus de la C.G.I.T. dépassera, dès l'année prochaine, les possibilités de garage offertes par le hangar dont la construction a été achevée cette année et qui ne peut contenir que 80 autobus ; l'aménagement d'un nouveau local dont le principe avait déjà été approuvé par le Syndicat permettra de satisfaire les besoins actuels ; un crédit de 35.000 F avait d'ailleurs été prévu au programme de travaux de l'exercice 1964 et il devra être, éventuellement, inscrit au programme 1965, compte tenu de l'estimation des Domaines et des délais nécessaires à l'accomplissement des formalités.

Le Syndicat Mixte autorise son Président à poursuivre les formalités d'achat et à signer les conventions qui devront intervenir à ce sujet.

j) Création d'un service spécial entre le Parking du Champ de Mars et le Centre Commercial de LILLE :

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a été amenée, sur la demande de l'Union Commerciale de LILLE-CENTRE, à organiser, depuis le 7 Novembre 1964, le samedi après-midi, un service spécial reliant le parking du Champ de Mars à LILLE au Centre Commercial.

Ce service a obtenu, selon la C.G.I.T., un succès inattendu qui intéresse non seulement d'autres villes de FRANCE mais également des pays étrangers.

La fréquentation de ce service dont un départ a lieu toutes les 10 minutes de 13 h 45 à 19 h 30 est la suivante :

7 Novembre 1964	-	129	voyageurs aller et retour
14 Novembre 1964	-	246	voyageurs aller et retour
24 Novembre 1964	-	431	voyageurs aller et retour
28 Novembre 1964	-	200	voyageurs aller et retour
5 Décembre 1964	-	364	voyageurs aller et retour

Le service est assuré par deux autobus et la facturation qui est demandée à l'Union Commerciale, étant donné que l'utilisation est gratuite pour les usagers, s'élève à 288 F par samedi correspondant au prix de revient marginal ; cette redevance est calculée sur la base de 1,2075 F le km/voyageur et de 8,966 F par heure de chauffeur receveur. Le parcours effectué est de 120 km et correspond à 16 h de chauffeur receveur.

M. ZALESKI indique que la recette kilométrique s'établit à 2,40 F. Les deux autobus affectés à cette relation peuvent être distraits du parc sans inconvénient pour le fonctionnement du réseau. Il semble que la rentabilité du service pourrait être obtenue par un tarif unique s'élevant à 1 franc l'aller et retour dans la mesure où le nombre de voyageurs dépasserait régulièrement 288 unités.

M. NOTEBART en tant que Président du Syndicat des Communes Suburbaines de LILLE fait part au Syndicat Mixte des conséquences que peut entraîner cette mise en service pour le commerce local des communes et estime, quant à lui, que cet aménagement constitue un avantage pour les commerçants du Centre de LILLE. Il s'oppose à la continuation de ce service qu'il estime juridiquement entaché de nullité.

En outre, il s'étonne vivement que la C.G.I.T. ait mis cette relation en service sans en avoir préalablement informé le Syndicat ; enfin, l'argument suivant lequel ce projet facilite la circulation dans le centre de la Ville de LILLE intéresse essentiellement la ville de Lille à qui il appartient, dans le cadre de ses pouvoirs de police, de prendre toutes les dispositions nécessaires sur le plan municipal pour améliorer les conditions de circulation sur son territoire.

Il ne peut, dans ces conditions, que confirmer son désaccord sur cette formule et il indique que les Maires des communes suburbaines devront être avisés de cette situation.

M. DREYFUS signale que cette création de ligne ne paraît pas, à priori, devoir apporter de modification à la situation existante car le caractère commercial des établissements du centre de LILLE est différent de celui des communes de Banlieue.

D'autre part, ce service se trouve à l'intérieur du périmètre urbain et il souligne les conséquences que pourrait entraîner, éventuellement, le désistement de la Compagnie Générale Industrielle de Transports car l'Union des Commerçants du Centre pourrait alors faire appel à un transporteur privé auquel l'Administration ne pourrait refuser l'autorisation au titre de la coordination des transports ; cette décision entraînerait un fâcheux précédent d'une part et ne répondrait pas aux craintes exprimées par M. NOTEBART d'autre part.

Il propose qu'une enquête soit effectuée par ses services et les Experts du Syndicat en complément des sondages réalisés par la Compagnie Générale Industrielle de Transports afin de déterminer l'origine des usagers empruntant ce service et le taux de fréquentation supplémentaire des établissements commerciaux.

Le Syndicat Mixte décide de provoquer une nouvelle réunion, aussitôt que possible, afin de prendre une décision, compte tenu de la demande qui a été présentée pour maintenir ce service toute la semaine précédent les Fêtes de Noël et de la Nouvelle Année.

#### k) Desserte de la Cité Scientifique.

Un service a été créé depuis le 26 Octobre 1964, à titre provisoire, pour la desserte de la Cité Scientifique d'ANNAPPES.

Le service est assuré à partir de la Gare de LILLE et de la Place Philippe Lebon avec une consistance d'un aller et retour par jour ; ce service est susceptible de modifications car la mise au point ne peut intervenir que progressivement, compte tenu de la nécessité d'adapter cette ligne aux besoins réels de la Cité Scientifique et aux horaires de cours qui y sont donnés.

M. ZALESKI précise que les résultats paraissent encourageants, le nombre moyen de voyageurs transportés par voiture étant passé de 40 dans la semaine du 26 au 31 octobre à 56 dans la semaine du 16 au 21 Novembre.

Les résultats de l'expérience pourront, d'ici quelques mois, déterminer la rentabilité du service et les dispositions qui devraient être prises pour l'intégrer dans les lignes régulières et assurer son fonctionnement normal.

Le Syndicat Mixte donne son accord à la poursuite de l'exploitation du service spécial à destination de la Cité Scientifique d'ANNAPES et autorise la C.G.I.T. à apporter les modifications de détail qui seraient indispensables pour répondre aux besoins de l'établissement universitaire.

l) Extension du périmètre urbain.

Il est rendu compte au Syndicat Mixte de la décision de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports ayant approuvé l'extension du périmètre urbain suivant arrêté du 6 Novembre 1964.

Le Syndicat Mixte prend acte de cette décision dont il se félicite et il demande que l'étude soit poursuivie en fonction des conditions de développement des zones urbaines afin d'examiner le périmètre qui pourrait être appliqué dans un avenir à échéance plus lointaine.

m) Création d'un arrêt au droit du nouvel Hôtel des Postes à MARCQ-en-BAROEU.

La C.G.I.T. a indiqué que la Ville de MARCQ-en-BAROEU avait demandé la création d'un arrêt au droit du nouvel Hôtel des Postes de MARCQ-en-BAROEU, mais cet aménagement entraîne une dépense de 245 F, compte tenu de la mise en place de la signalisation d'arrêt. La Compagnie Générale Industrielle de Transports demande si une répartition de ces frais ne devrait pas intervenir entre la C.G.I.T. et la Ville de MARCQ-en-BAROEU.

Le Syndicat Mixte estime, en raison de la faible importance de la dépense, de donner son accord pour la prise en charge par le compte d'exploitation de la création de cet arrêt.

n) Horaires d'hiver.

Le Syndicat Mixte approuve les horaires d'hiver proposés par la C.G.I.T.

o) Modification de l'itinéraire de la ligne 6.

Le Syndicat Mixte, sur proposition de M. ZALESKI, donne son accord aux modifications d'itinéraire de la ligne 6 qui doivent intervenir à la suite de la décision de la Ville de Lille interdisant le dégagement à gauche Avenue du Président Hoover vers la rue Georges Lefebvre devant la Foire Commerciale ; la section de l'Hôtel de Ville est reportée à l'arrêt du Boulevard Papin.

p) Contrats de publicité.

Deux contrats de publicité ont été conclus par la C.G.I.T. avec la Société "France Bus" concernant, d'une part la publicité dans les autobus et tramways et d'autre part la publicité à apposer sur les poteaux de signalisation des arrêts, le premier contrat prévoit un minimum garanti valable selon le parc soit 1.000 F par autobus BROSSEL, 1.100 F par SOBLOC et 1.300 F par tramway. Actuellement, le minimum garanti représente 159.000 F par an.

Le deuxième contrat prévoit un minimum garanti de 20.000 F pour 524 poteaux d'arrêt et le fonds spécial sera crédité du produit de ce contrat jusqu'à amortissement complet des investissements. Une somme de 10.000 F a été inscrite au crédit du fonds spécial pour le deuxième semestre 1964.



Le Syndicat Mixte estime que ces recettes à provenir de la publicité sont intéressantes et que tous les efforts dans ce domaine doivent être poursuivis et il se félicite, d'une part d'avoir adopté les dispositions concernant la mise en place à son compte des poteaux de signalisation d'arrêt qui sont actuellement implantés partout, sauf sur le tronçon de la ligne / qui sera transformée en Janvier prochain et d'autre part d'avoir insisté également auprès de la Compagnie Générale Industrielle de Transports pour continuer ses pourparlers en vue de l'apposition de publicité sur les installations du réseau ; à ce sujet, il rappelle qu'il n'est pas hostile à la mise en place de panneaux de publicité sur les garages ainsi que cette question avait été évoquée lors d'une précédente réunion.

q) Budget Additionnel du Syndicat.

Le Syndicat Mixte approuve les propositions qui lui sont présentées relatives au budget additionnel de l'exercice 1964.

Les représentants de la C.G.I.T. sont introduits en séance et il leur est donné connaissance des conclusions adoptées sur les différents chapitres.

1) Commande des autobus.

M. DUPAIGNE rappelle, au sujet de la modernisation du réseau, la question des pénalités de retard dues par les Etablissements BROSSEL et pour lesquelles il avait été décidé d'examiner les mesures qui pourraient être prises à l'achèvement de la livraison complète du parc d'autobus.

Le montant de ces pénalités s'élève actuellement à 13 millions d'anciens francs.

Le Syndicat Mixte propose que le règlement de cette somme soit effectué par la livraison gratuite d'un autobus ce qui apurerait la situation passée, étant entendu que pour la livraison dont la commande est faite pour les 45 autobus (35 de modernisation et 10 de renouvellement), il sera fait application, en cas de retard, des amendes prévues par le marché.

2) Fonds de travaux pour l'exercice 1965.

En ce qui concerne le fonds de travaux, il est demandé la présentation d'un mémoire justificatif sur l'économie du détartrage de la citerne ; de même, la C.G.I.T. est invitée à fournir toutes précisions supplémentaires sur les économies qui pourraient être retirées de l'utilisation d'une machine pour les feuilles de route des agents d'une part et d'un appareil magnéscope pour la vérification de l'état des pièces mécaniques des véhicules d'autre part.

3) Dépose des voies.

Il est signalé que les dispositions adoptées par le Syndicat Mixte à ce sujet entraîneront une modification de la convention et la limitation du montant de ce chapitre à 300.000 F ce qui permettra l'exécution de 2,5 km de voies simples ou travaux équivalents.

4) Acquisition du terrain militaire.

Le Syndicat Mixte a donné son accord et il demande à la C.G.I.T. d'examiner si les aménagements prévus seront suffisants pour répondre aux besoins de l'exploitation.

5) Situation du personnel.

M. DUPAIGNE précise qu'en fonction des mesures de formation du personnel qui ont été adoptées avec l'accord du Syndicat dans le cadre de la modernisation du réseau, il n'existe pas actuellement de problème particulièrement urgent à régler.

6) Publicité.

M. DUPAIGNE signale qu'une publicité sera apposée sur les plaques d'arrêt à partir du 1er Janvier 1965 et que cette publicité a été prise en charge par la Maison PHILIPS pour l'ensemble des panneaux pour une période de 3 ans ; la marque "PHILIPS" est complétée par l'adresse du concessionnaire le plus proche.

M. NOTEBART demande que soit généralisée la formule qui a été utilisée à LOMME pour les arrêts et qui consiste à signaler l'emplacement des arrêts par une bande rouge et blanche ; il indique qu'en 1965, la ville de LOMME aménagera des évitements d'arrêt afin de faciliter la circulation.

M. DUPAIGNE à ce sujet, souhaiterait, dans toute la mesure du possible, que les évitements puissent être situés à proximité des croisements.

7) Création de la ligne spéciale Champ de Mars - Centre de LILLE.

Il est tout d'abord indiqué à la C.G.I.T. le mécontentement du Syndicat de s'être trouvé placé devant le fait accompli sans avoir été avisé préalablement de la création de cette nouvelle ligne reliant le Parking du Champ de Mars au Centre Commercial de LILLE.

La Compagnie Générale Industrielle de Transports est informée de la discussion qui s'est instaurée au sein du Syndicat Mixte et de l'opposition formulée par M. NOTEBART au titre de représentant du Syndicat des Communes Suburbaines.

M. DUPAIGNE signale que si la C.G.I.T. n'avait pas accepté l'offre de l'Union Commerciale le service aurait été exploité par un transporteur routier privé et que financièrement et juridiquement cette situation aurait eu des conséquences fâcheuses pour le réseau de transports de la Région Lilloise.

Selon le sondage qui a été opéré récemment, une fraction importante des usagers ne vient pas de la Banlieue Lilloise et ceux-ci ont précisé qu'ils venaient à LILLE même lorsque ce service spécial n'existait pas.

Une enquête commune sera effectuée afin de connaître exactement l'importance de cette fréquentation.

8) Création d'un arrêt au droit du nouvel Hôtel des Postes à MARCQ-en-BAROEUL.

Il est indiqué que le Syndicat Mixte a donné son accord à l'aménagement souhaité.

.../...

M. DREYFUS estime qu'il y a lieu de vérifier, lorsque des demandes de cette nature, sont présentées, si le nouvel arrêt paraît justifié ou non ; dans l'affirmative, il semble normal que les dépenses correspondantes soient prises en charge par le compte d'exploitation ; dans la négative, il appartiendrait à la Municipalité intéressée de supporter les dépenses.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée, la prochaine réunion devant se tenir dans le courant du mois de Janvier 1965.

Les Membres du Bureau,

MM. VARLET  
NOTEBART

Le PRESIDENT,

L. CONSTANT