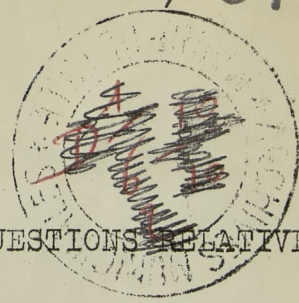


ADG/324



COMMISSION SPECIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES QUESTIONS RELATIVES  
AUX TRANSPORTS EN COMMUN

M.M. les Membres de la Commission spéciale chargée d'examiner les questions relatives aux transports en commun se sont réunis le 18 avril 1957, à 10 heures, dans le Cabinet de M. WALKER, Adjoint délégué aux Services Publics, afin d'examiner la position que prendront les représentants de la Ville lorsque le Comité du Syndicat Mixte pour l'exploitation des transports en commun arrêtera sa réponse au questionnaire présenté par la Compagnie Générale Industrielle de Transports en vue de l'élaboration d'un projet de convention future.

Etaient présents :

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

Assistaient également à cette réunion :

M.M. COURTHEOUX, Ingénieur - Chef des Services Publics,  
THIBAUT, Chef des Services Financiers.

§

M. WALKER expose qu'après plusieurs réunions, tenues par les représentants des différentes collectivités groupées en Syndicat Mixte, il a été décidé d'inviter la C.G.I.T. à faire des propositions en vue de l'exploitation future du réseau et que celle-ci, désirant procéder à une étude préalable, a fait parvenir aux parties intéressées un questionnaire afin d'être éclairée sur leurs desiderata.

Il informe ses Collègues que le Conseil d'Etat ayant émis un avis favorable à la constitution du Syndicat Mixte et transmis le dossier au Ministère des Travaux Publics, il espère que le décret d'approbation pourra être rendu avant la fin de mai prochain.

M. COQUART, avant qu'il soit procédé à l'examen du questionnaire de la C.G.I.T., dit penser qu'il serait souhaitable qu'un projet de convention puisse être présenté au Conseil Municipal avant la fin de l'année, qu'il y a lieu de faire diligence à ce sujet pour que la question soit mise au point avant octobre.

De l'avis de M. VAN WOLPUT, la solution du problème ne pourrait être retardée que par le Syndicat des Communes de Banlieue.

...

M. ROMBAUT estime quant à lui que la C.G.I.T. n'a pas d'intérêt à ce que cette solution soit retardée.

Il est alors fait observer que le Conseil Municipal ayant approuvé l'adhésion au Syndicat Mixte et ses statuts, n'aura plus à intervenir; c'est au Comité du Syndicat qu'il appartiendra de décider.

M. COQUART dit qu'il convient néanmoins, pour beaucoup de raisons, de tenir le Conseil Municipal informé de ce qui sera proposé.

Les Membres de la Commission passent ensuite à l'examen du questionnaire de la C.G.I.T.

§

ITINERAIRES.-

M. WALKER pense que la modification de ceux-ci est une question à régler plus tard, qu'elle ne devrait être examinée et décidée que suivant certaines circonstances et selon les nécessités de l'exploitation.

M. VAN WOLPUT estime que la position de la Ville en cette matière devrait être de ne pas céder aux exigences des communes suburbaines et de défendre le statu-quo tant que les nécessités de l'exploitation n'imposeront pas de modifications.

Les Membres de la Commission se rangent à l'avis de M.M. VAN WOLPUT et WALKER et sont également d'avis que le remplacement des tramways par des autobus doit être progressif.

TROLLEYBUS.-

M. WALKER indique que la substitution des trolleybus aux tramways est techniquement possible mais qu'elle sera onéreuse.

M. COQUART évoque l'alternative: la refuser, parce que coûteuse - l'accepter avec les conséquences qui en résulteront - ou réserver cette substitution pour l'avenir parce que, néanmoins, le trolleybus est intéressant pour des lignes à gros trafic.

M. VAN WOLPUT n'est pas partisan de cette substitution, il pense qu'il faut la rejeter et exprime son désir de voir disparaître les réseaux aériens.

M. COQUART estime qu'il faut faire partir l'exploitation de la formule actuelle et de ne pas prendre de décision trop rapide.

M. ROMBAUT serait partisan de voir écarter provisoirement la solution trolleybus, en raison de l'importance des investissements nécessaires et de leur amortissement trop lent, mais il estime cependant que ce genre de véhicule est intéressant pour les gros trafics.

Il est souligné que l'entretien d'un matériel mixte : trolleybus-autobus, nécessiterait deux outillages, d'où supplément de dépense.

...

Après échange de vues, il est décidé de défendre le statu-quo.

TARIFS.-

M. WALKER expose que la C.G.I.T. est très attachée à l'exploitation "à un seul agent" propice par l'oblitération automatique des tickets, susceptible de réduire les dépenses de personnel.

M. COQUART demande s'il n'y a pas possibilité de freiner cette tendance; M. WALKER fait observer que cette manière d'opérer est susceptible d'avoir une répercussion heureuse sur le prix des transports en diminuant les frais d'exploitation d'une réduction des salaires.

M. VAN WOLPUT est très réservé sur la question.

M. WALKER pense que le personnel est maintenant moins hostile qu'il ne l'était auparavant à l'application de ce système.

De l'avis de M. VAN WOLPUT, le service à un seul agent présenterait certains inconvénients sur les lignes les plus chargées aux heures d'affluence; il estime qu'il faudrait dans ce cas prévoir un 2ème agent pour obtenir un service accéléré.

La conception du tarif est alors évoquée.

Y a-t-il lieu de pencher pour un tarif aussi réduit que possible, entraînant la sujétion d'une subvention couvrant le déficit d'exploitation, ou pour un tarif assurant l'équilibre de l'exploitation.

Il y a option à prendre.

M. VAN WOLPUT pense qu'il ne faudra pas s'arrêter aux exigences des autres communes qui désireraient voir augmenter la longueur des sections sur leurs territoires.

Il se déclare hostile, sauf pour certaines catégories d'usagers, aux réductions de tarifs.

M.M. WALKER et COQUART pensent que pratiquement des tarifs spéciaux devront être maintenus.

M. VAN WOLPUT précise que son intervention vise principalement les tarifs réduits accordés aux administrations et aux collectivités; il constate que la suppression totale des tarifs serait la solution idéale, mais qu'elle n'est pas possible.

M. COQUART propose que la Ville attende les demandes qui seront faites à ce sujet et s'oppose à une trop grande libéralité.

Les questions visant la prise en charge et la longueur des sections sont ensuite examinées et M. VAN WOLPUT pense que le prix de revient du kilomètre/voiture, propice à d'assez longs parcours en Ville, doit déterminer la position de la Ville.

Finalement le statu-quo, en attendant l'évolution du trafic, est préconisé.

## FINANCEMENT.

La transformation du réseau devant exiger des capitaux très importants, diverses hypothèses sont examinées au sujet des emprunts à réaliser pour assurer le financement de l'opération.

A ce sujet, le rapport ci-dessous est présenté par M. THIBAUT, Chef des Services Financiers :

### §

MODERNISATION DU RESEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN - Questionnaire adressé par la C.G.I.T. au Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de Lille et de sa Banlieue - Paragraphe IV : Financement.

Le chapitre IV du questionnaire sus-visé ne traite que du problème posé par les difficultés actuelles rencontrées par la C.G.I.T. pour se procurer les capitaux indispensables au financement des acquisitions projetées de matériel divers.

Cette question ne peut être étudiée séparément et sa solution est intimement liée aux incidences financières qui découlent des déficits de gestion propres à l'exploitation des réseaux transformés.

Il apparaît donc nécessaire, avant d'examiner le paragraphe relatif au financement des investissements et les besoins en capitaux du concessionnaire, de rappeler brièvement, à l'aide de l'étude faite en décembre 1954 par les service de la C.G.I.T., la charge à supporter par le concédant dans les déficits de gestion.

#### 1° - Déficits de gestion.

Les évaluations financières établies en 1954 pour déterminer la charge résultant de la transformation du réseau peuvent servir de base aux prévisions actuelles sous réserve d'une révision générale des prix.

Aux dires de la Compagnie, l'ordre de grandeur des dépenses ne subira pas de modifications importantes.

La moyenne annuelle des déficits de gestion pendant les années 1956 à 1965 fixée à 162 millions de francs (voir rapport services financiers page 3) peut être fixée à 145 millions de francs environ.

Comment peut être envisagée la résorption de ces déficits :

#### a/ augmentation des tarifs de transport.

En fonction de la chute de recette prévisible par suite de l'augmentation du tarif et du développement des moyens individuels de transport, l'équilibre de l'exploitation pourrait être réalisée grâce à une majoration du tarif variant de 25 à près de 50% en 1967.

#### b/ prise en charge par le pouvoir concédant.

Le pouvoir concédant est actuellement confié au Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de Lille et de sa Banlieue, dont l'intervention est prévue sous forme de cotisa-

tions fixées dans la proportion de :

- 45 % pour la Ville de Lille,
- 45 % pour le Syndicat des Communes,
- 10 % pour le Département.

Chacune de ces collectivités aurait donc à verser annuellement sur la base du déficit ci-dessus une participation qui peut être chiffrée à :

- 65.250.000 Fr pour la Ville de Lille,
- 65.250.000 Fr pour le Syndicat des Communes,
- 14.500.000 Fr pour le Département.

---

145.000.000 Fr

c/ répartition égale de la charge entre l'usager et le pouvoir concédant.

Il apparait que l'équilibre financier du système ne pourrait être réalisé ni par le seul relèvement des tarifs, ni par la participation financière intégrale des collectivités concédantes.

L'emploi d'une formule visant à la fois le relèvement des tarifs et la participation du Syndicat Mixte d'Exploitation semble devoir s'imposer.

Compte tenu du relèvement des recettes envisagé pour équilibrer l'exploitation, le déficit pourrait être supporté à concurrence de 50 % par l'usager et 50 % par le Syndicat Mixte.

Les participations des collectivités seraient alors les suivantes :

- 32.625.000 Fr pour la Ville de Lille,
- 32.625.000 Fr pour le Syndicat des Communes,
- 7.250.000 Fr pour le Département.

---

72.500.000 Fr

Ces pourcentages pourraient être révisés suivant le résultat annuel du compte d'exploitation de la Compagnie des Transports.

En conclusion, la participation financière annuelle de la Ville dans les déficits varierait, selon l'emploi de l'une ou de l'autre de ces formules, dans des limites, fixées selon le cas à : 65.250.000 Fr ou 32.625.000 Fr.

## 2° - Financement de la transformation du réseau.

Le marché actuel des capitaux place la C.G.I.T. dans une situation délicate du fait qu'il lui est impossible de réaliser, dans les conditions prévues au plan de financement élaboré en 1954, les emprunts nécessaires aux importants investissements envisagés

Les besoins en capitaux, compte tenu de l'échelonnement des acquisitions de matériel projetées, étaient déterminés comme suit :

1956	-	335.800.000
1957	-	78.000.000
1958	-	109.500.000
1959	-	54.100.000
1960	-	161.200.000
1961	-	
1962	-	137.300.000
1963	-	
1964	-	195.300.000
1965	-	37.800.000

Total : 1.109.000.000

Ils étaient destinés à financer :

1 <sup>o</sup> - cautionnement .....	21.500.000
2 <sup>o</sup> - achat des autobus (6.300.000 x 125) .....	787.500.000
3 <sup>o</sup> - adaptation des installations (immeubles, outillage, équipement) .....	75.000.000
4 <sup>o</sup> - rachat à la T.E.L.B. des éléments d'exploitation .....	175.000.000
5 <sup>o</sup> - location des tramways restant en service ...	50.000.000
	<u>1.109.000.000</u>

Les réserves faites par la C.G.I.T. sur les divers moyens de financement posés nous conduisent à examiner successivement chacune des hypothèses avancées :

a/ auto-financement:

n'est pas à retenir en raison de l'augmentation prohibitive du tarif qui en résulterait.

b/ emprunt à court terme par la Société:

ce procédé n'atténue que très faiblement l'augmentation des tarifs. Il alourdit la charge de la modernisation du montant des intérêts à payer et des impôts sur le capital à rembourser considéré, par le fisc, comme un auto-financement.

c/ emprunt à long terme:

1<sup>o</sup> - contracté par le concessionnaire: Il semble évident qu'il lui est impossible actuellement de réaliser un emprunt sous cette forme;

2<sup>o</sup> - contracté par le concédant à charge par le concessionnaire de rembourser l'amortissement (capital et intérêts) des emprunts à long terme : l'objection sérieuse à retenir est que le fisc réclame également les impôts de capital, ce qui aggrave singulièrement la charge annuelle de l'exploitant.

...

d/ subvention du concédant ou achat, par ce dernier, du matériel :

Cette solution apparait comme la plus acceptable pour les raisons ci-après :

- 1° - possibilité plus étendue, pour le Syndicat Mixte, de se procurer des disponibilités correspondantes (caisses publiques ou privées, emprunt sur le plan local);
- 2° - une partie des éléments d'exploitation appartenant au concédant, il apparait normal que celui-ci en supporte la dépense d'acquisition;
- 3° - ce mode de financement permet d'éviter les majorations de tarifs excessives qui résulteraient de l'application des moyens précédemment évoqués;
- 4° - il apparait que la dépense à charge du concédant qui découlerait de l'utilisation de ce procédé serait inférieure à celle qui lui incomberait en application du plan de financement établi en 1954 et qui, à notre connaissance, demeure valable quelle que soit la méthode employée pour financer les investissements (prise en charge, par le concédant, des déficits annuels d'exploitation).

En effet, un emprunt global de un milliard de francs, par exemple, au taux de 6,50% en 20 ans fait ressortir une annuité moyenne de 90.756.400 Fr qui, répartie entre les collectivités concédantes, se traduirait, pour chacune d'elles par une charge annuelle de :

Ville de Lille (45%)	:	40.840.580 Fr
Syndicat des Communes (45%)	:	40.840.580 Fr
Département (10%)	:	9.075.640 Fr
		90.756.400 Fr

En tout état de cause, cette participation constituerait le plafond de la charge annuelle à supporter par le concédant étant entendu que les déficits éventuels d'exploitation seraient résorbés par la C.G.I.T. à l'aide de tous moyens appropriés et notamment par le rajustement des tarifs qui s'avérerait nécessaire.

Le mode de financement étant ainsi déterminé, l'étude détaillée du nouveau plan d'exploitation permettra de fixer :

- l'échelonnement des besoins en capitaux au cours des prochaines années,
- l'allègement qui en résultera pour l'équilibre de l'exploitation.

A ce moment, l'aide financière effective du concédant pourra être arrêtée définitivement en fonction :

- a/ des besoins réels du concessionnaire,
- b/ des tarifs raisonnables de transport susceptibles d'être appliqués.

La participation des collectivités concédantes ayant pour objet le financement en capital des dépenses d'investissement les charges d'intérêts des emprunts ainsi contractés semblent pouvoir revêtir le caractère de dépenses d'exploitation supportées

par le concessionnaire et susceptibles d'être reversées aux concédants afin d'atténuer la charge afférente au remboursement des annuités d'emprunt.

Avant tout engagement de la part des collectivités concédantes, il apparaît cependant indispensable de connaître les résultats de l'étude financière détaillée à laquelle pourrait procéder la C.G.I.T. en prenant pour base le mode de financement proposé ci-dessus.

§

Il est procédé ensuite à un échange de vues sur la solution à proposer, les répercussions qu'elle pourrait avoir sur les tarifs et la part de l'effort à consentir par chacun des participants au Pouvoir concédant.

M. VAN WOLPUT pense qu'en raison des répercussions financières envisagées, la transformation du réseau doit être aussi lente que possible.

M. ROMBAUT estime que le concessionnaire devrait être intéressé à l'effort commun.

Après discussion, il apparaît que le principe de la subvention est à défendre comme étant le plus pratique et qu'il doit être demandé à la C.G.I.T. d'étudier comment un financement assuré en totalité par une subvention du Pouvoir concédant se répercuterait sur l'exploitation.

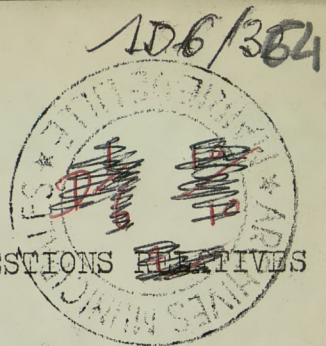
SEANCE LEVEE A 11 HEURES 45.

l'Ingénieur,  
Chef des Services Publics,  
Ch. COURTHEOUX.

l'Adjoint délégué  
aux Services Publics,  
M. WALKER.



COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES QUESTIONS RELATIVES  
AUX TRANSPORTS EN COMMUN



M.M. les Mmembres de la Commission Spéciale chargée d'examiner les questions relatives aux transports en commun se sont réunis le 4 Novembre 1957, à 15 heures, pour l'examen des propositions de la C.G.I.T. pour l'exploitation future du réseau, propositions qui seront soumises au Comité du Syndicat Mixte lors de sa réunion du 8 Novembre 1957.

Etaient présents : M.M. COQUART, VAN VOLPUT, WALKER.

Excusé : M. ROMBAUT.

Assistaient également à cette réunion :

M.M. GRANGEON, Secrétaire Général de la Mairie,  
AUREL, Ingénieur en Chef des Services Techniques,  
COURTHEOUX, Ingénieur Principal des Services Publics,  
THIBAUT, Chef des Services Financiers.

§

M. WALKER expose le but de la réunion et propose à la Commission de prendre d'abord connaissance du rapport des Services Techniques et ensuite de celui des Services Financiers.

M. GRANGEON précise qu'il assiste à cette réunion à la demande de M. le Maire, afin de pouvoir le renseigner rapidement sur les travaux de la Commission.

Lecture est donnée du rapport des Services Techniques (annexe n° 1).

Au cours de cette lecture il est procédé à un échange de vues sur les points suivants :

- Nécessité de procéder à l'élargissement de la rue de la Bourse appelée à être parcourue par les véhicules affectés aux transports en commun à une cadence pouvant atteindre deux à trois autobus par minute aux heures les plus chargées.
- Le service à un seul agent, au sujet duquel il est fait observer que la présence d'un receveur sera fort probablement indispensable sur les voitures de certaines lignes aux heures de pointe.
- Les terrains, dont la T.E.L.B. n'était pas propriétaire, sur lesquels elle a néanmoins édifié des installations nécessaires à l'exploitation, et les difficultés devant en résulter.
- L'éventualité d'aménagement de remises à voitures ailleurs qu'au dépôt de Vauban, remises qui ne devraient pas être trop éloignées pour ne pas exiger des parcours haut-le-pied excessifs et pour demeurer à proximité des ateliers de réparation.

.../...

M. WALKER fait remarquer qu'en principe le Syndicat Mixte devrait être propriétaire des terrains sur lesquels les installations seront édifiées.

La lecture de ce premier rapport terminée, M. COQUART fait observer que la C.G.I.T. prévoit, pour la transformation du réseau, un plan de dix ans qu'il estime n'être pas conforme aux dispositions étudiées antérieurement pour une transformation aussi lente que possible, certaines lignes pouvant être exploitées encore longtemps avec des tramways. Il demande si des décisions de principe ont été arrêtées à ce sujet.

M. WALKER expose que les discussions au Comité du Syndicat ont été assez confuses, que l'aménagement sera néanmoins graduel, que dix années représentent un délai assez long et indique que la cadence à laquelle les tramways seront remplacés par des autobus sera déterminée par la question de personnel.

M. COQUART dit se placer au point de vue de l'intérêt général et n'avoir jamais donné son adhésion à une transformation intégrale du réseau, estimant que certaines lignes de tramways pouvaient être conservées.

M. VAN VOLPUT pense que le projet actuel n'est qu'une redite des premières propositions de la Compagnie, qu'il donnera satisfaction au Syndicat Mixte. Il rappelle que certains membres de ce Syndicat pencheraient, en ce qui concerne quelques lignes, pour le trolleybus.

M. COQUART insiste sur le fait que des voitures de tramway sont encore susceptibles d'assurer un long service alors que l'adoption du trolleybus entraînerait de fortes dépenses en raison du coût élevé des installations supplémentaires à réaliser. Il n'est pas convaincu de l'impossibilité de maintenir en service des lignes de tramways; il désire savoir si le Syndicat Mixte a décidé que les tramways disparaîtraient dans un délai déterminé.

M. WALKER pense que, la transformation devant s'opérer progressivement en commençant par les lignes les moins importantes, l'expérience démontrera s'il y a intérêt à conserver des tramways.

De toute façon, le Syndicat Mixte restera maître de la cadence de transformation.

Une question de M. COQUART, relative au Pouvoir concédant, amène M. WALKER à préciser que juridiquement la Ville conserve ce pouvoir tant qu'un décret, pris en Conseil d'Etat, n'aura pas reconnu l'existence légale du Syndicat; en conséquence le renouvellement de la convention en cours, qui s'avère nécessaire, devra encore intervenir entre la Ville et la C.G.I.T.

Revenant sur la question exploitation, M. WALKER indique qu'il est possible de demander à la C.G.I.T. de proposer une variante au projet examiné.

M. COQUART exprime le désir d'être renseigné sur le type d'autobus proposé et demande si celui utilisé sur la ligne " K " donne satisfaction.

.../...

Les Services Techniques pensent que ce type est acceptable, qu'il faut considérer qu'un véhicule affecté à un service urbain ne peut-être aussi confortable, en raison de certaines sujétions, que celui affecté au tourisme, qu'à leur avis le confort dépendra beaucoup de l'état des chaussées.

M. COQUART insiste sur le confort des autobus de la R.A.T.P., confort qu'ils conservent lorsqu'ils roulent sur les pavés de la banlieue parisienne.

M. VAN WOLPUT signale que la Commission de la Voie Publique estime que la longueur des autobus, en particulier ceux de la ligne " K ", présente des inconvénients au point de vue circulation.

M. COQUART pense qu'il doit être possible à la Compagnie de présenter plusieurs modèles de véhicules.

Les Services Techniques indiquent que le type de véhicule peut varier au cours de l'exploitation, mais qu'il y a intérêt à éviter une trop grande diversité en raison des inconvénients que présenterait l'approvisionnement en pièces de rechange.

La Commission passe ensuite à l'exposé financier.

Préalablement à la lecture de son rapport (annexe n°2) M. THIBAUT dit penser que trop d'éléments de base sont inconnus et qu'il est peu aisé d'orienter la Commission. Il souhaite qu'il soit fait appel à un expert.

Au cours de sa lecture, M. THIBAUT fait quelques remarques sur l'autofinancement du projet, l'augmentation de tarif proposée, l'évaluation des recettes escomptées, les charges d'exploitation et les difficultés susceptibles de s'élever avec le fisc.

Dans l'ensemble, il estime que le projet est présenté sous un jour très optimiste.

M. WALKER pense que sous le rapport juridique le problème n'est pas défini, qu'il faut déterminer le mode d'exploitation, qu'un certain nombre de questions devront être posées au Syndicat Mixte, que pour le moment des documents doivent être étudiés et qu'aucune position ne doit être prise.

Il estime néanmoins que la transformation du réseau ne devrait pas entraîner de charges financières pour les communes, l'équilibre financier pouvant être recherché dans un aménagement des tarifs et souligne qu'une transformation brutale est susceptible d'entraîner une augmentation passive de ceux-ci.

M. COQUART rappelle les dispositions prévues pour la couverture, par l'Autorité concédante, du déficit éventuel d'exploitation; ces dispositions pourraient jouer dès maintenant pour couvrir en partie les charges de financement afin de n'avoir à recourir qu'à une majoration de tarifs modérée.

M. WALKER dit que l'on peut envisager d'abord un relèvement de tarifs peu élevé et recourir ensuite, si besoin est, aux dispositions qui viennent d'être rappelés:

La désignation d'un Conseiller technique, neutre par rapport à la Ville, au Syndicat et à la Compagnie, est ensuite souhaitée.

Le renouvellement de la convention passée en décembre 1955, entre la Ville et la C.G.I.T., s'avérant nécessaire, M. WALKER propose de prendre contact avec la Compagnie.

Le problème du remboursement de l'avance de 70.000.000 se pose alors, M. COQUUART propose de demander un remboursement partiel et avance le chiffre de 30.000.000.

Bien que le problème relatif au personnel de la Compagnie ne doive pas présenter de difficultés, M. GRANGEON souligne qu'il est indispensable, à ce sujet, que le Conseil d'Administration donne son accord avant le 1er décembre 1957 sur le renouvellement de la convention.

Enfin, il est envisagé d'exiger, si l'exploitation du réseau doit être une régie intéressée, que l'exploitant ne puisse se livrer à aucune autre activité, que sa comptabilité soit tenue à Lille et que le siège social de la Société soit à Lille.

SEANCE LEVEE A 17 HEURES 30.

l'Ingénieur,  
Chef des Services Publics,

Ch. COURTHEUX.

l'Adjoint délégué  
aux Services Publics,

M. WALKER.

4 Novembre 1957.

EXAMEN DE L'ETUDE PRESENTEE PAR LA C.G.I.T.  
EN OCTOBRE 1957

## RAPPORT DES SERVICES TECHNIQUES

La C.G.I.T. présente une étude de substitution d'autobus aux tramways.

La solution étudiée n'est qu'une variante des cas possibles de transformation du réseau, elle ne fait que préliminer à la rédaction d'une convention d'exploitation et d'un cahier des charges.

Cette première étude est faite en partant des points suivants :

- a/ la consistance du réseau reste sensiblement la même,
- b/ la tarification se base sur le système actuel de sectionnement avec prise en charge,
- c/ le passage du tramway à l'autobus se fait à une cadence qui permet d'éviter des répercussions sur le personnel qui s'éliminera en partie par l'âge, ou sera réadapté, ou sera embauché spécialement.

§

La considération des points a/ et b/ ci-dessus permet de dresser des prévisions d'exploitation sur des hypothèses relativement saines.

D'autres études seront sans doute demandées, portant sur d'autres matériels et d'autres modes de tarification, elles seront fort probablement moins bien assises.

§

Remarques sur les aspects techniques.Configuration du réseau.

Le projet n'appelle pas d'observations majeures, il vise à remplacer les lignes de tramways qui ont leurs terminus en ville par des lignes "traversantes" à l'exemple de ce qui a déjà été fait pour les lignes B et G, les lignes N, T, M, A, les ex-lignes 2 et 5 de l'E.L.R.T.

Le centre sera débarrassé de voitures en "battement", dans certains cas il en résultera une réduction du nombre de voitures nécessaires, tout cela à l'avantage de la circulation générale.

Pour les usagers cela équivaudra, en partie, au rétablissement des correspondances et pourra épargner des prises en charge (si le mode actuel de tarification est maintenu).

Il y aura certainement quelques mises au point à faire en accord avec le Service de la Voie Publique, car le plan de circulation dans le centre devra être revu.

Sans entrer prématurément dans le détail, on peut signaler que les aménagements de terre-pleins et de stationnements

.../...

sur la Grand'Place et la Place de la Gare devront être modifiés.

Sur les 9 lignes qui constitueront le réseau, 5 emprunteront la Rue de la Bourse; les opérations immobilières prévues devront être réalisées pour élargir cette artère qu'il eut été souhaitable de rendre aussi large que la Rue des Manneliers.

Les tracés des grandes lignes seront sans doute sujet à retouches, par suite, par exemple, du peuplement de certaines zones (groupe d'H.L.M. des 18 Ponts) mais à ce propos nous rappellerons ce qui a déjà été dit: "Il faut profiter de la souplesse de l'autobus pour adapter le réseau aux modifications prévues du peuplement de l'agglomération sans cependant se prêter à des déviations d'itinéraires ou créations de services non justifiées et déficitaires. L'autobus présente en effet les inconvénients de ses avantages et le fait qu'il n'est pas lié comme le tramway à un tracé fixe ne doit pas avoir pour conséquence l'instabilité des itinéraires et la multiplication des parcours improductifs.

#### Type d'autobus proposé.

C'est le type d'autobus actuellement en service sur la ligne K qui est proposé; sa principale caractéristique est d'être aménagé pour le service à un agent. Toute l'étude a d'ailleurs été menée sur cette base.

Le service à un agent, déjà pratiqué à Lille sur les lignes K et L, l'est aussi dans certaines Villes, Bordeaux en particulier, et la T.C.R.P. l'envisage au moins sur certaines lignes.

Il ne faut pas dissimuler qu'il est accueilli assez souvent avec un certain septicisme, en fait c'est l'expérience qui tranchera.

#### Parc nécessaire.

La compagnie propose un parc de 133 véhicules, dont 27 en révision, réparation, entretien périodique ou réserve.

Dans une précédente étude (1954) elle avait proposé 125 voitures, c'est à la lumière de l'expérience de ces dernières années qu'elle a révisé son chiffre.

De toute façon, comme l'achat des véhicules s'échelonne sur une dizaine d'années, il sera facile d'adapter leur nombre aux besoins réels.

#### Adaptation des installations existantes.

La réalisation matérielle de la transformation des remises de tramways en remises pour autobus ne prête qu'à des observations de détail.

Un point est important, c'est celui de la propriété des terrains.

La T.E.L.B. a manifesté une regrettable propension à édifier sur des terrains qui ne lui appartenaient pas des installations revenant à la Ville en fin de concession, il en résultera certainement des difficultés.

Il ne faudrait pas persévérer dans cette voie et il y a lieu de faire des réserves quant à la construction de remises sur un terrain appartenant à l'Autorité militaire.

Toutes les installations nécessaires à l'exploitation doivent être sur des terrains lui appartenant.

Il y aurait donc lieu de négocier l'achat de certaines parcelles.

Malgré toutes les mesures pour utiliser au maximum la place disponible on ne pourra loger que 127 autobus sur 133.

En fait, il y aura toujours plus de 6 véhicules hors du garage pour travaux divers, mais il est souhaitable que chaque véhicule ait sa place, même s'il ne l'occupe pas, ceci pour le bon ordre de l'exploitation.

La Compagnie propose d'utiliser le dépôt du Lion d'Or pour loger les 6 autobus que Vauban ne peut accueillir. Il serait regrettable de mutiler le terrain du Lion d'Or pour si peu de voitures; une autre solution devra être recherchée, Rue Abélard par exemple dans l'ancien dépôt.

#### Echelonnement des travaux.

Les opérations d'échelonnement des travaux n'appellent pas, du point de vue technique, d'observation.

#### §

#### Mode d'exploitation.

Aucun des titres de chapitres ne fait allusion au mode d'exploitation qu'envisage la Compagnie.

Néanmoins, en se reportant, d'une part, à l'évaluation des dépenses, paragraphe E page 24 et, d'autre part, à l'annexe P page 3, on peut constater que le mode d'exploitation proposé est la Régie intéressée.

Les conditions seraient les suivantes :

Il serait alloué à la Compagnie un salaire d'exploitant comprenant :

1° - 5 % des recettes brutes;

2° - 10 % de la différence entre les recettes brutes et la totalité des dépenses, y compris le salaire d'exploitant lui-même. Ce dernier terme peut devenir soustractif, mais le salaire ne peut être inférieur à 4% des recettes brutes. En outre, il est précisé (annexe P) que des frais généraux d'administration centrale, forfaitairement évalués à 1,5 % des recettes revenant à l'exploitation, c'est-à-dire déduction faite de l'avant part de 13,75 %.

Dans le compte de gestion (annexe P) on relève que l'impôt sur le salaire de l'exploitant est porté au débit de ce compte (environ 30 M par an).

A l'examen de ce compte, il résulte que l'exploitant ne recevra pas moins de 34 m 67 net par an, plus 16 M 85 de frais d'administration centrale.

Ce qui permet d'établir que la gestion par la Compagnie coûterait environ 80.000.000 par an.





- NOUVELLE ETUDE de FINANCEMENT PROPOSE par la C.G.I.T. -

Comment se présente l'aspect financier résultant de la nouvelle étude ?

Examen du compte de gestion (annexe Q)

1<sup>o</sup>) - RECETTES -

Sur la base du trafic actuel (47.000.000 de voyageurs transportés environ par an) et des tarifs en vigueur au 14.7.57, la recette brute du trafic est estimée à 1.042.000.000 de francs.

Les recettes à provenir de location d'emplacements publicitaires ou de vente de mitraille ont été négligées en raison de leur faible répercussion sur les résultats d'ensemble.

Le plan de financement aboutit à la nécessité d'une augmentation de 25% des recettes actuelles, ce qui porte la prévision de recettes annuelles à 1.302.500.000 francs, prévision constante pour les besoins de l'étude.

Cet accroissement de recettes est couvert par un relèvement des tarifs. Ce relèvement des tarifs (plus de 25 % pour tenir compte de la chute inévitable du trafic) doit être institué dès le commencement de la transformation.

2<sup>o</sup>) - DEPENSES -

Comme lors de la précédente étude, faite en 1954, les dépenses comprennent les postes ci-après, dont les évaluations ont été corrigées en fonction des modifications intervenues dans les prix et dans les conditions d'exploitation du réseau depuis 1954 :

- a) - dépenses indépendantes du mode d'exploitation (an. H)
- b) - dépenses communes aux autobus et aux tramways (an. I)
- c) - dépenses particulières aux tramways (an. J)
- d) - dépenses particulières aux autobus (an. K)

L'ensemble de ces dépenses, totalisé à l'annexe L est sensiblement constant. Il passe de 986.430.000 francs en 1958 à 973.850.000 francs à partir de 1967.

- e) - charges financières (an. P4)

Elles comprennent les intérêts des emprunts, l'amortissement de l'outillage, mobilier, des tramways et des autobus, la taxe de prestation de service et les frais généraux d'administration centrale. Ces charges sont dégressives; elles s'élèvent à 83.910.000 francs en 1958 et à 52.170.000 francs en 1987.

- f) - salaire d'exploitant.

Il est composé de deux termes : l'un, indépendant des résultats de l'exercice et évalué à 5 % des recettes brutes, l'autre, additif ou soustractif, égal à 10 % des résultats d'exploitation. Il est précisé que le salaire d'exploitant ne peut, en tout état de cause, descendre au-dessous de 4 %. Ce salaire d'exploitant, diminué des impôts, ne représente en réalité que 2,72 % des recettes. Les impôts sont comptabilisés sous une rubrique spéciale du compte de gestion.

La recette étant supposée constante, cette dépense s'élève globalement à 65 millions de francs environ pour toute la durée d'exploitation.

De nouveaux postes, résultant du plan élaboré, figurent au compte de gestion.

1°) Avant part des recettes :

Le financement des investissements est réalisé à l'aide d'un fonds spécial alimenté, partie par des emprunts, partie au moyen d'un prélèvement sur les recettes, dont le taux a été fixé à 13,75 %. Cette avant part des recettes, qui figure aux charges d'exploitation, est évaluée à 163.870.000 francs, chiffre constant pour toute la durée de la concession.

2°) Supplément des dépenses liées aux recettes :

Les dépenses ont été évaluées sur la base des recettes actuelles. Or, le projet nouveau prévoyant un relèvement de 25 % des tarifs, une partie des dépenses varie avec ce supplément de recettes (impôts, primes d'assurances, primes de recettes, etc...) corrélativement à cette augmentation. Le complément des dépenses estimé à 7,8125 % est relativement constant puisqu'il passe de 18.510.000 francs en 1958 à 19.830.000 frs en 1977.

Le total des divers éléments ci-dessus du compte de gestion constitue le montant des dépenses annuelles d'exploitation. Il s'élève à 1.316.045.000 francs en 1958 contre 1.280.660.000 francs en 1977.

Légèrement déficitaire au cours des exercices 1958 à 1964 (sauf en 1961 : + 2.650.000 francs), le solde devient créditeur à partir de 1965 et présente en 1977 un excédent de 21.840.000 francs.

Il ressort donc que des moyens de trésorerie devront être envisagés pour assurer l'équilibre de la gestion au cours des premières années d'exploitation.

- NOUVEAU PLAN DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS -

L'étude précédente faisait ressortir des déficits importants résultant d'un mode de financement basé, en grande partie, sur la réalisation d'emprunts formant un total de 1.109.000.000 de francs.

Les intérêts de ces emprunts et les charges fiscales qui en découlaient, aggravaient sensiblement le déficit d'exploitation et divers procédés furent examinés pour en limiter les effets.

Les services de la C.G.I.T. proposent un mode de financement des investissements qui tend à éviter aux collectivités concédantes une intervention extrêmement lourde. (Rappelons qu'elle se situait aux environs de 90 millions par an environ).

Le procédé préconisé pour ce financement est le suivant :

- Création d'un fonds spécial appartenant au pouvoir concédant et destiné à couvrir les dépenses ci-après : achat des autobus, acquisitions immobilières et équipements, amortissement des emprunts à contracter (voir ci-après) et constitution en fin de concession d'un fonds de renouvellement des autobus. Le fonds spécial serait alimenté : a) par l'avant-part des recettes du trafic estimée à 163.870.000 francs, soit 13,75 % de recettes, b) par des emprunts contractés par la C.G.I.T. avec la garantie du pouvoir concédant, pour un montant de 340 millions de francs et dont la réalisation s'échelonne-rait à raison de 200 millions à fin 1957, 90 millions en 1959 et 50 millions en 1967.

De prime abord, ce procédé semble séduisant puisqu'il permet de réaliser la transformation souhaitée du réseau sans participation des collectivités concédantes. Mais il convient d'attirer l'attention sur les difficultés que son application est susceptible d'entraîner.

1°) Toute l'économie du système est basée sur un relèvement de 25 % au moins des tarifs de transport, cette augmentation prenant effet immédiatement. Or les tarifs viennent d'être sensiblement relevés en Juillet dernier et un nouveau rajustement, aussi massif, dans des conditions extrêmement défavorables, risque de n'être pas aussi

rentable que ne laissent supposer les estimations faites; en raison de la chute du trafic qui en résultera.

2°) Des explications complémentaires devraient être apportées notamment sur les points suivants :

a) A quel titre le pouvoir concédant, c'est-à-dire le syndicat mixte, encaissera-t-il l'avant-part sur les recettes ?

b) Qui procédera aux opérations d'acquisition, de paiement des intérêts et des charges diverses d'amortissement ? Si c'est le syndicat mixte, demeurera-t-il propriétaire des objets acquis ?

c) Quelle est la destination donnée aux emprunts réalisés par la C.G.I.T. ? (amortissement du capital effectué par le syndicat mixte à l'aide du fonds spécial).

d) Au cas où, pour une raison quelconque, des déficits, non susceptibles d'être couverts par un relèvement des tarifs de transport apparaîtraient, qui les supporterait ? Le syndicat mixte, sans doute, mais sous quelle forme ?

e) Quel sera l'avis du pouvoir de tutelle sur la régularité du procédé envisagé ?

Ces remarques ne concernent que le plan financier examiné sous son aspect général. D'autres observations de détail peuvent être formulées.

1°) RECETTES - Les recettes à provenir des locations d'emplacements publicitaires n'ont pas été comptabilisées en raison de leur faible rendement. "Il est peu probable, est-il indiqué dans l'étude qui nous est soumise, qu'il soit possible de les accroître sensiblement tant que la Ville de Lille se montrera défavorable à l'extension de la publicité".

Personnellement nous ne comprenons pas les motifs qui s'opposent à une intensification de la publicité sur les voitures. Tous les procédés permettant de réduire le coût du transport doivent pouvoir être employés, l'esthétique dût-elle en souffrir. Les autobus parisiens, le métro, tirent des ressources importantes de la publicité et le voyageur ne se plaint que du coût élevé du ticket de transport et non de la laideur de certaines affiches.

2°) DEPENSES :

Salaires d'exploitant : Ce salaire est indexé sur les recettes brutes. Un correctif peut le réduire ou l'accroître en fonction des résultats de l'exercice. Mais ce salaire ne saurait descendre au dessous d'un minimum évalué à 4 %. A noter que dans l'ancienne étude, ce minimum était fixé à 3 %. Pratiquement ce salaire ne sera uniquement fonction que des recettes brutes car le correctif positif ne doit pas être envisagé en raison des difficultés d'exploitation d'un service de transport. Par ailleurs, au cas où de substantiels bénéfices apparaîtraient, il est bien évident que des mesures de réduction de tarifs seraient prises. Dans ces conditions, sans aller jusqu'à prétendre que l'exploitant a tout intérêt à ce que les tarifs soient le plus élevé possible, on peut penser que la sanction (1 % au maximum) apparaît faible au regard aux répercussions possibles d'une gestion défectueuse.

Par ailleurs, il convient de souligner que la notion du risque est inexistante pour l'exploitant qui, sans apport propre du capital, est assuré de percevoir une importante rémunération.

Frais généraux d'administration centrale : Ces frais évalués à 16.850.000 francs par an représentent 1,5 % des recettes revenant à l'exploitation, c'est-à-dire déduction faite de l'avant-part.

A quoi ces frais correspondent-ils ?

Quels services rémunèrent-ils exactement ?

Etant donné le caractère forfaitaire de cette dépense, ne s'ajoute-t-elle pas au salaire d'exploitant cité plus haut ?

Il serait intéressant d'obtenir quelques précisions à ce sujet.

- Reprise par la C.G.I.T. du matériel cédé par la Compagnie des T.E.L.B.

Aux termes de la convention passée en décembre 1955, "la Ville autorise l'acquisition par la C.G.I.T. auprès de la compagnie des T.E.L.B. des objets mobiliers, tels que matériel roulant, outillage, mobilier, ainsi que des matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres... etc..."

La Compagnie des T.E.L.B., dont la concession venait à expiration en 1955, n'a pas voulu continuer l'exploitation et opérer la transformation du réseau. Elle a sans doute voulu réaliser son patrimoine aux meilleures conditions possibles.

Or, on sait que les dirigeants de la C.G.I.T. sont les mêmes que ceux de la Compagnie des T.E.L.B. Afin d'éviter toute contestation ultérieure, il apparaît opportun de faire évaluer à dire d'experts les objets repris par la C.G.I.T.

- Travaux immobiliers - transformations - équipement :

En raison de l'importance de ces travaux, il semble nécessaire de n'autoriser la C.G.I.T. à les entreprendre que sur avis conforme du syndicat mixte, à qui seraient présentés les plans et devis chiffrés.

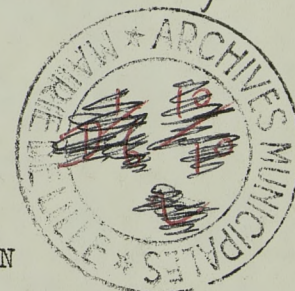
SERVICES TECHNIQUES

---

Pour information

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS  
COMMISSION SPECIALE DES TRANSPORTS EN COMMUN

---



Je vous prie de bien vouloir assister à la réunion commune de :

- la Commission des Services Publics,
- la Commission Spéciale des Transports en Commun,

fixée au LUNDI 20 JANVIER 1958, à 18 heures 15, dans le Bureau des Services Publics (4ème pavillon, rez-de-chaussée, porte 66).

Etant donné l'importance de la première question inscrite à l'ordre du jour je compte sur votre présence.

Hôtel de Ville, le 14 Janvier 1958

Le Président de la Commission,

M. WALKER.

- ORDRE DU JOUR -

TRANSPORTS EN COMMUN.-

Tramways - Demande de relèvement des tarifs.

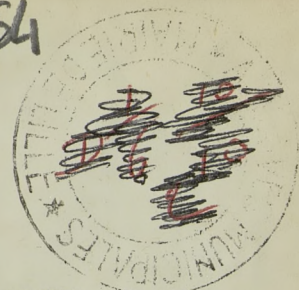
TRANSPORTS AUTOMOBILES.-

Achat de matériel.

QUESTIONS DIVERSES



1D6/364



COMMISSION DES SERVICES PUBLICS  
COMMISSION SPECIALE DES TRANSPORTS EN COMMUN.

M.M. les Membres de la Commission des Services Publics et de la Commission Spéciale des Transports en Commun se sont assemblés en une réunion commune, le 20 Janvier 1958 à 18 h 15, sous la présidence de M. WALKER, Adjoint délégué aux Services Publics.

Etaient présents : M.M. CAMELOT, DE BECKER, NOITHY et WALKER.

Excusé : M. HENAUX.

Assistaient également à cette réunion, à titre consultatif : M. AUREL, Ingénieur en Chef des Services Techniques, M. COURTHEOUX, Ingénieur, Chef des Services Publics, M. MORIN, Ingénieur Subdivisionnaire des Services Publics.

§

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS.

COLLECTE DES ORDURES MENAGERES.

M. WALKER rappelle que l'Administration Municipale a estimé qu'une étude devait être demandée à un Ingénieur-Expert pour connaître si les conditions imposées dans les conventions passées avec la Société T.R.U. étaient normales.

Il informe la Commission qu'il a pris contact, à ce sujet, avec M. l'Ingénieur en Chef des Services Techniques du Nettoyement et des Transports automobiles de la Ville de Paris et que ce dernier accepterait la mission, sous réserve, toutefois, que la demande en soit adressée à M. le Préfet de la Seine par M. le Maire.

Il est fait observer qu'il serait sans doute préférable de contacter M. PARTRIDGE, ex-Ingénieur en Chef des Services Techniques du Nettoyement et des Transports automobiles de la Ville de Paris qui, étant actuellement à la retraite, aurait plus de temps à consacrer à l'étude demandée, mais le Service rappelle que l'article 7 du 4ème avenant à la convention du 2 février 1943 prévoit qu'en cas de désaccord, contestation ou litige, l'arbitrage de l'Ingénieur en Chef des Services Techniques du Nettoyement et des Transports automobiles de la Ville de Paris doit être demandé.

En conséquence, la Commission est d'avis que la mission soit confiée à l'expert désigné par contrat et que les démarches nécessaires à ce sujet doivent être entreprises.

.....

TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES.

M. WALKER expose qu'il a été, il y a quelques mois, saisi d'une proposition d'un représentant d'une Société qui s'occupe de la transformation des ordures ménagères en engrais, par l'effet d'une fermentation accélérée grâce à des bactéries sélectionnées. Il a pu, incidemment, recueillir l'avis de M. l'Ingénieur en Chef des Services Techniques du Nettoyement de la Ville de Paris, qui s'est déjà intéressé à la question et a pu suivre des essais; il estime que l'opération ne présente pas d'intérêt et que le produit obtenu est loin d'intéresser les agriculteurs.

ACHAT DE MATERIEL AUTOMOBILE.

La Commission est informée de la demande de la 4ème Division tendant à l'augmentation du nombre et du tonnage des véhicules mis à la disposition du Service des Cantines, ce qui nécessiterait l'achat de trois nouveaux véhicules de 2 tonnes de charge utile.

Le Service fait observer que la demande est tardive, les prévisions budgétaires de 1958 étant déjà établies. Il propose néanmoins d'envisager l'acquisition d'un camion de 2 t,5 de charge utile qui serait ajouté aux deux véhicules déjà à la disposition des Cantines; cette proposition serait transmise au Service des Finances pour le cas où il serait encore possible de modifier les prévisions budgétaires.

L'acquisition de deux autres véhicules de 2 tonnes serait proposée lors de l'établissement des prochaines prévisions budgétaires.

La Commission fait sienne cette proposition et émet un avis favorable à l'acquisition d'un camion de 2 t,5 de charge utile.

Un rapport sera transmis à l'Administration Municipale s'il y a lieu.

DISTRIBUTION D'EAU - REMPLACEMENT DE LA CAMIONNETTE DU SERVICE.

La Commission se déclare favorable à l'achat d'une camionnette destinée à remplacer celle actuellement utilisée par le Service des Eaux, en service depuis 1947. La dépense serait supportée par le crédit "Eaux" dans lequel elle a été prévue.

Rapport transmis à l'Administration Municipale.

DISTRIBUTION D'EAU - NOUVEAUX CAPTAGES A EMERIN.

La Commission est informée de ce que la déclaration d'utilité publique du projet d'extension des captages d'Emerin vient d'être prononcée. Les acquisitions de terrains et les travaux d'installations diverses vont pouvoir commencer.

A la demande des Membres de la Commission, il est précisé que ces extensions de captages vont procurer un supplément d'environ 10.000 m<sup>3</sup> par jour, ce qui sera appréciable dans l'immediat.

.....

Le Service donne, à cette occasion, quelques renseignements sur les consommations d'eau et signale qu'elles vont en croissant. Toutefois, cette augmentation correspond malheureusement à des mésusages ou à des gaspillages; en particulier il est constaté fréquemment que dans les établissements publics, où l'eau est délivrée gratuitement, et parfois sans contrôle, les consommations ne correspondent pas à un usage raisonnable.

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS - COMMISSION SPECIALE DES TRANSPORTS EN COMMUN.-

RELEVEMENT DES TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN.

M. WALKER a établi, sur cette question, un rapport dont il donne lecture aux Commission :

" Par une demande en date du 20 décembre 1957, la C.G. I.T. nous demandait l'autorisation d'un relèvement des tarifs en vue de rétablir l'équilibre financier de l'exploitation en procurant à cette Compagnie les ressources nécessaires pour assurer: le renouvellement normal de son parc automobile, le financement d'une augmentation de salaire au personnel.

" Nous avons été déjà contacté par le personnel qui nous avait fait part de ses revendications tendant à obtenir une augmentation de salaire à partir du 1er novembre 1957...

" Dès le départ de ces négociations, j'ai pris la position suivante :

" J'ai rappelé, d'une part, au personnel que les questions de salaires sont des problèmes de gestion interne à la Compagnie et que la Ville ne saurait, en aucune manière, intervenir dans les discussions à ce sujet, sauf à admettre une augmentation des tarifs, ceci en vue d'une amélioration des salaires.

" J'ai rappelé, d'autre part, à la Compagnie que la Ville ne saurait admettre une augmentation de tarif, que sous la réserve que cette augmentation corresponde à des besoins financièrement justifiés et que cette justification ne pouvait être que le fait du Service du Contrôle, qui seul est habilité à vérifier les comptes de la Compagnie.

" La date du 20 décembre ne précédant que de dix jours la fin de la convention qui lie la Ville à la C.G.I.T., ce problème de relèvement des tarifs ne fut donc pas résolu avant la fin de cette convention.

" Force m'est donc de vous rappeler les données essentielles de ce qu'on peut appeler une nouvelle convention avec la C.G.I.T.

" Les articles qui ont été approuvés, tant par la C.G. I.T. que par le Conseil Municipal, postulent essentiellement ceci :

" a/ prorogation éventuelle de nos rapports avec la C.G. I.T. de 3 années;

.....



" b/ modification de la formule déterminant le tarif plafond dans une marge de 25,56% par rapport aux tarifs actuels,

" c/ affirmation du principe de l'équilibre financier avec éventualité d'un système d'avances de la Ville.

" Dans le cadre de ces articles la Ville pouvait faire face aux demandes de la Compagnie, soit par voie d'avance, soit par relèvement des tarifs dans les limites de 25,56% après approbation préfectorale.

" Toutefois, aucune décision ne pouvait être prise sans l'approbation de ces articles par l'autorité supérieure.

" Il est apparu que cette approbation ne pouvait résulter que d'un décret, qui, de toute évidence, ne pouvait être pris avant quelques mois.

" A la suite d'une démarche commune de la C.G.I.T., de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et de la Ville, auprès du Ministre des Travaux Publics, il fut convenu que l'état de fait dans lequel nous nous trouvons permet que le Préfet serait autorisé à accepter un relèvement des tarifs dans les limites de la formule de l'article 5 accepté par les parties, si la Ville lui donnait son accord.

" Ce qui revient à dire que la convention, quoique n'ayant plus d'existence légale, serait considérée comme applicable en fait.

" Nous avons donc la possibilité de trouver une solution le seul problème qui se posait était celui de savoir de combien il fallait augmenter les tarifs.

" Les nouvelles ressources que réclamait la Compagnie étaient destinées à lui permettre de dégager les sommes nécessaires au renouvellement normal de son parc d'autobus, d'une part.

" Les amortissements fiscaux légaux pratiqués par la Compagnie jusqu'alors n'ont pas été suffisant pour dégager les ressources nécessaires au rachat d'autobus aux prix de maintenant.

" Nous avons donc été amenés à examiner attentivement la consistance de cette demande, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier.

" Une enquête menée par les Services du Contrôle des Ponts et Chaussées donna lieu à un rapport qui fixa dans ses données les besoins techniques et financiers de la Compagnie à des sommes que nos Services ont jugées normales, sous quelques réserves.

" En fait, le principe de l'opération a semblé normal.

" Pour ce qui est de l'augmentation des salaires, la question posait trois problèmes, celui de la rétroactivité de la mesure, celui de l'augmentation du prix des salaires et celui de la répercussion du jeu des primes de recettes sur les salaires, compte tenu des augmentations de tarifs couvrant à la fois les besoins d'amortissements supplémentaires et la hausse du salaire de base.

.....

" D'autre part encore, et le rapport du Service du Contrôle le souligne, les facteurs qui entrent en jeu dans le problème de l'équilibre financier sont nombreux et les principaux sont les suivants :

" Diminution du trafic causée par la hausse des prix des divers types de billets;

" Modification de l'utilisation relative des carnets de tickets, des cartes de voyages, des tarifs réduits divers;

" Augmentation des frais généraux d'exploitation due à l'augmentation générale des prix;

" Diminution des frais d'exploitation consécutive à l'exploitation des autobus à un seul agent;

" Augmentation de la charge des tarifs réduits par suite de l'élévation du plafond des salaires requis pour bénéficier du tarif ouvrier;

" Charges fiscales nouvelles de 20% sur les bénéfices supplémentaires.

" Ici je ferai remarquer que le dégagement de ressources nouvelles pour les affecter à l'achat de matériel est considéré fiscalement comme un bénéfice. Ces sommes supportent donc l'impôt sur les bénéfices de 46,5% et la conséquence en est que pour acheter 55 millions de matériel il faut avoir gagné 100 millions, donc, en fait, avoir fait supporter ces 100 millions par les prix des tarifs.

" Nos Services pourront vous donner des détails quant à la justification des ressources nouvelles qui doivent être dégagées.

" Je me contenterai pour ma part de vous dire que le Service du Contrôle conclut son rapport par ces mots :

" ... nos études nous font aboutir à des conclusions nettement plus défavorables que celles de la Compagnie, toutefois, il convient de souligner la fragilité de toute anticipation qui ne peut tenir compte des hausses à venir et reste tributaire d'hypothèses.

" Restait trois solutions pour couvrir le besoin en ressources :

" Hausse des recettes de 16,75% ou de 19,62% ou de 22,65%, et le rapport de conclure :

" La première hausse de 16,75% étant éliminée, le choix reste à la Municipalité entre une hausse de 19,62% (ce qui entraînerait le risque d'avoir à financer le renouvellement du matériel roulant si on ne veut pas l'entraver) et une hausse de 22,65% (désirée par la Compagnie) dont on peut espérer un assainissement passager de la situation du réseau de Lille.

" M. l'Ingénieur en Chef concluait dans une note personnelle de la façon suivante :

" Personnellement nous pensons que la Municipalité aurait le plus grand intérêt à retenir la troisième solution,

.....

" qui, dans l'état actuel et dans le cadre de prévisions raisonnables, permet le renouvellement du matériel sans intervention financière du Pouvoir concédant.

" Il me faut ici vous dire que, si notre convention prévoit une intervention financière du Pouvoir concédant, cette disposition a soulevé, dès le premier abord, des réserves de M. le Préfet et du haut fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics que j'ai contacté.

" Non pas que cette clause soit illégale, mais que son application ne semble pas souhaitable. L'équilibre financier devant plutôt se faire par le rajustement des tarifs. Que par ce qui risquerait à la longue d'être une subvention en capital.

" L'Ingénieur en Chef ajoutait dans sa note :

" Il ne faut pas perdre de vue que les tarifs actuels sont relativement peu élevés par comparaison avec les tarifs des autres réseaux,

" et ... qu'il y a lieu d'éviter, autant que possible, des majorations de tarifs trop fréquentes.

" Il me semble donc que nous pouvons, dès maintenant, donner notre accord sur les points suivants :

" Une hausse des tarifs pour dégager des ressources nouvelles destinées au financement des amortissements nécessaires au renouvellement normal du matériel roulant,

" et destinée aussi à satisfaire une hausse avec rétroactivité au 1er novembre, du salaire de base du personnel.

" Rappelons que par suite du jeu des primes sur recettes la hausse de base du salaire ne représente qu'environ la moitié de la hausse réelle et totale des salaires, étant donné que les tarifs sont aussi majorés pour faire face aux besoins en matériel.

" Ceci étant admis, passons aux modalités d'application.

" Faisons d'abord remarquer que toute modification des tarifs doit tenir compte de la nécessité d'avoir des tarifs simples, faciles à percevoir, tenir compte des divers types de billets.

" Cette nécessité impérieuse nous empêche des modifications proportionnellement fractionnaires.

" Nous croyons bon de poursuivre notre politique d'un prix de carnet de tickets favorable à ces carnets, par rapport aux autres titres de transports, rappelons que lors des deux dernières hausses les prix des carnets de tickets n'ont pas été modifiés.

" Après discussion avec la Compagnie, au sujet des titres de transports, nous nous permettons de vous recommander d'adopter les mesures suivantes :

" Tarif général:

" le billet passe de 15 Fr à 17 Fr,50 (les prix étant arrondis pour les sections) ce qui fait que la section vaudra 35 Fr.

.....

" la carte de voyage: prix de la section 28 Fr,57, ce  
" qui représente moins 18,36% sur le tarif détail.

" le carnet de tickets: ramener le nombre des tickets  
" doubles de 7 à 6 sans changer le prix, donc hausse de 1/6ème  
" de 14,28 à 16,66 et diminution de 52,38% sur le tarif billet.

" Demi-tarif:

" une hausse de 10 à 14 Fr,28 l'unité, ce qui représente  
" une diminution de 50% sur le billet.

" Tarif "service":

" hausse de 15,38 à 20 Fr, soit une diminution de 20% par  
" rapport au billet.

" Nous proposons en outre que le plafond du salaire men-  
" suel soit porté de 28.000 à 30.000 Fr pour les bénéficiaires du  
" tarif réduit.

" Que donneront ces nouveaux tarifs ?

" Avec une hypothèse de chute de trafic de 4% et en ad-  
" mettant que la proportion des titres utilisés évolue vers le  
" carnet de ticket :

" les ressources ainsi dégagées correspondraient à une  
" augmentation de 21,72% des prix des tarifs.

" Nous vous demanderons de donner votre avis, et même  
" votre accord sur ce taux de hausse.

" Il doit permettre à la C.G.I.T. de :

" a/ faire face dans une très large mesure aux demandes  
" du personnel avec retroactivité sur le salaire de base depuis  
" le 1er novembre;

" b/ d'alimenter, à 25 millions près par an, les besoins  
" maxima en matière d'amortissement du matériel en vue de son  
" renouvellement.

" Il semble en effet qu'en trois ans, durée de l'actuel  
" accord qui nous lie à la C.G.I.T., le manque en ressources né-  
" cessaires à ce sujet sera de 80 millions.

" Nous ne croyons pas qu'il faille dès maintenant faire  
" plus, ni qu'il serait sage d'utiliser dès maintenant toute la  
" ressource du tarif plafond avec sa marge de 25,56% qui en fait  
" serait utilisée si la modification de l'usage que ferons les  
" usagers du nouveau tarif ne se réalise pas selon nos prévi-  
" sions . "

A la suite de cette lecture, il est procédé à un échange  
de vues, au cours duquel il est constaté que la Ville de  
Lille se trouve mieux placée que nombre d'autres Villes au point  
de vue du rapport entre les salaires payés au personnel de l'ex-  
ploitation et les tarifs de transports pratiqués.

L'exploitation du réseau de Lille ne coûte rien à la  
Ville, tout en accordant à son personnel des salaires relative-  
ment élevés et en appliquant des tarifs parmi les plus bas.

Le Service donne communication d'une étude sur la par-  
ticipation financière de certaines Villes de France dans l'ex-

.....

ploitation de leur réseau.

M. WALKER rappelle que la C.G.I.T. est arrivée à la limite des tarifs les plus bas et que si la situation doit se prolonger elle ne fera qu'empirer.

Il rappelle également que le Service du Contrôle, qui a examiné la situation de cette Compagnie, n'a relevé aucune anomalie et se déclare favorable à une majoration des tarifs.

Après que les difficultés d'établir un budget prévisionnel, la position prise par le personnel et l'éventualité d'une grève, aient été évoquées, les Membres des Commissions sont invités à donner leur avis sur l'acceptation de la demande de la C.G.I.T., ce qui permettrait la mise en vigueur des nouveaux tarifs dès le début de février.

M. DE BECKER, tout en déplorant que cette augmentation aggraverait la situation des classes laborieuses, dont les salaires ne suivent pas la même progression, déclare ne pouvoir s'opposer à une augmentation si elle ne peut être évitée.

M. MOITHY, après avoir demandé des précisions sur l'augmentation des tarifs, se déclare opposé à celle-ci.

M. CAMELOT propose que les Commissions, sans émettre un avis favorable, déclarent ne pas s'opposer à l'augmentation.

A l'exception de M. MOITHY, qui maintient sa position, s'étant ralliés à la proposition de M. CAMELOT, les Membres des Commissions sont d'accord pour qu'il soit proposé à M. le Maire d'informer M. le Prefet que l'Administration Municipale ne s'oppose pas à la révision des tarifs des transports en commun dans la limite des chiffres indiqués par M. WALKER.

SEANCE LEVEE A 19 HEURES 40.

l'Ingénieur,  
 Chef des Services Publics,  
 Ch. COURTHEOUX.

Vu : l'Adjoint délégué  
 aux Services Publics,

M. WALKER.