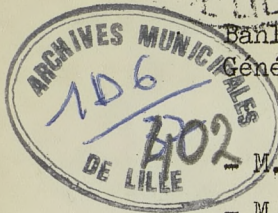
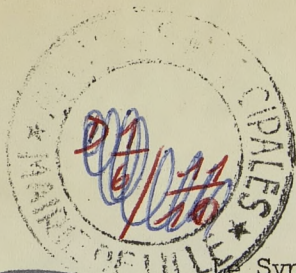


SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DE LA SEANCE DU 23 MAI 1960



Le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de Lille et de sa Banlieue s'est réuni, à la Préfecture, sous la Présidence de M. CONSTANT, Conseiller Général, Maire de FEIGNIES, le 23 Mai 1960 à 15 heures.

Assistaient à la réunion :

- M. VARLET, Conseiller Général - Représentant du Département.
- M. DUCROCQ, Conseiller Général - Maire de SAINT ANDRE - Représentant le Syndicat Intercommunal.
- M. HENAUX, Adjoint au Maire de Lille.
- M. VAN WOLPUT, Adjoint au Maire de Lille.  
Représentant la Ville de Lille.
- M. DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.
- MM. BAGORY, BRUNET et COURTHEOUX - Experts du Syndicat.
- M. le Receveur du Syndicat.
- Mlle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'était excusé, M. NOTEBART, Conseiller Général, Maire de LOMME, Représentant du Syndicat Intercommunal.

Le Syndicat procède à l'examen de son Budget pour l'Exercice 1960. Les propositions font apparaître :

I - Section Ordinaire du Budget :

- En dépenses -

Rémunération du personnel :

Rémunération de la Secrétaire suivant la délibération du Syndicat du 19 Février 1960 : 1.200 NF

Rémunération des experts selon la délibération du Syndicat du 8 Mars 1960 pour la période comprise entre le 1er Janvier 1956 et le 31 Décembre 1959 (M. BAGORY 2.000 NF, M. BRUNET 2.000 NF et M. COURTHEOUX 2.000 NF) 6.000 NF

Pour la période du 1er Janvier au 31 Décembre 1960 (M. BAGORY 1.200 NF, M. COURTHEOUX 1.200 NF, M. BRUNET 1.200 NF) 3.600 NF

Charges sociales (5%) 540 NF

Frais de Gestion du Syndicat :

Fournitures de bureau et impression : 500 NF

Participation à la Caisse Autonome Mutuelle des Retraites 89.000 NF

Frais de déplacement : 500 NF

Dépenses imprévues : 655 NF

TOTAL : 101.995 NF

- En recettes -

Contribution des Communes et du Département :

Département 10 % 10.199 NF

Ville de LILLE 45 % 45.898 NF

Syndicat Intercommunal 45 % 45.898 NF

TOTAL : 101.995 NF



II - Section Extraordinaire du Budget :

- En dépenses -

Versement à la C.G.I.T. d'un emprunt de 3.000.000 NF  
destiné à la modernisation du réseau : 3.000.000 NF

- En recettes -

Versement de l'emprunt par l'Organisme prêteur : 3.000.000 NF

Le Syndicat mixte approuve le Budget qui lui est présenté et qui s'élève à la somme totale de 3.101.995 NF, en dépenses et en recettes.

Le Syndicat procède à l'examen de la détermination du plafond des marchés de travaux de renouvellement et des programmes et commandes au-dessus desquels la C.G.I.T. devra recueillir son agrément.

En effet, l'article 8 de la convention du 25 mars 1960 précise que les travaux de renouvellement ainsi que les travaux d'équipement et d'aménagement doivent faire l'objet de programmes qui sont soumis à l'agrément du Syndicat ; toutefois, le renouvellement des biens de faible valeur doit être compris dans ces programmes sous une rubrique globale et les programmes de commandes entraînant des dépenses inférieures à un chiffre qui sera fixé annuellement par le Syndicat ne seront pas soumis à autorisation préalable.

Les experts du Syndicat proposent la formule suivante :

1° - Dès qu'elle en a la possibilité et au plus tard deux mois avant la fin de l'Exercice, la C.G.I.T. établit un programme de dépenses du fonds de travaux pour l'exercice à venir; le programme est soumis à l'approbation du Syndicat qui a un délai de six semaines pour faire connaître sa décision.

2° - En cours d'exercice, la C.G.I.T. peut préciser les commandes et les marchés, dans les conditions suivantes :

a) Commandes d'un montant inférieur à 10.000 NF : il n'a pas lieu de solliciter l'agrément du Syndicat mais toutefois le volume des dépenses non inscrites dans le programme annuel ne devra pas dépasser 5 % des dépenses inscrites et d'autre part, la C.G.I.T. devra justifier des raisons impératives qui n'ont pas permis de prévoir ces dépenses.

Par ailleurs, le Service du Contrôle des V.F.I.L. et les experts pourront effectuer un contrôle a posteriori.

b) Commandes d'un montant compris entre 10.000 NF et 50.000 NF : Cette dépense devra avoir été explicitement prévue et chiffrée d'une manière précise dans le programme annuel, mais le choix du fournisseur ne devra pas être obligatoirement soumis à l'acceptation du Syndicat. Toutefois, le Service du Contrôle et les experts pourront toujours demander à la Compagnie des justifications a posteriori.

c) Commandes d'un montant supérieur à 50.000 NF : la dépense devra avoir été explicitement prévue et chiffrée d'une manière précise dans le programme annuel et le choix du fournisseur devra être justifié aux Membres du Syndicat qui émettront leur avis dans le délai de 15 jours.

d) Commandes urgentes : En cas d'urgence ou de force majeure, le Président du Syndicat aura la faculté d'autoriser, à titre exceptionnel, la C.G.I.T. à passer commande et cette décision sera ensuite ratifiée par le Bureau du Syndicat.

Après discussion, les Membres du Bureau adoptent ces propositions étant entendu que celles-ci sont toujours susceptibles de révision et que les chiffres sont fixés annuellement.

Le Syndicat procède à l'examen de la délimitation de la zone urbaine telle qu'elle est présentée par le Service des Ponts et Chaussées.

Le Sous-Comité Voyageur du C.T.D.T. a émis un avis favorable au cours de sa séance du 25 Janvier 1960 et le Syndicat Mixte approuve les dispositions qui lui sont présentées et qui resteront annexées à la présente délibération.

Le Syndicat demande que les changements de consistance et d'itinéraire des Services provoqués par l'extension de la région Lilloise ne soient pas accordés par le C.T.D.T. sans une révision préalable de la délimitation de la zone urbaine.



Le Syndicat procède à l'examen des différentes questions inscrites à son ordre du jour. -

I - Délimitation de l'agglomération urbaine : le Syndicat Mixte donne un avis favorable aux propositions qui lui ont été présentées et qui ont reçu l'accord du C.T.D.T. lors de sa réunion du 25 Janvier 1960.

Il demande, par ailleurs, conformément à l'observation faite par M. DUPAIGNE, que les autorisations d'augmentation de consistance ou de modification de trajet provoquées par l'extension de l'agglomération Lilloise et les nouveaux équipements tels que l'aménagement de la Cité Scientifique ne soient pas autorisés par le C.T.D.T. sans une révision préalable de la délimitation de la zone urbaine afin de réserver les droits de la C.G.I.T.

A ce sujet, M. VAN WOLPUT tient à informer le Bureau du Syndicat d'une décision prise précédemment par le Comité Technique Départemental des Transports relative à la desserte par la Société Citroën de la Cité Hospitalière sur la ligne BRUAY-en-ARTOIS - LILLE. Il proteste contre cette décision qui méconnaît les droits de la C.G.I.T. et dont les conséquences sont extrêmement graves pour l'équilibre du réseau car il s'agit d'un précédent qui peut être invoqué par d'autres entreprises de transports pour la desserte d'autres établissements publics ; or, à l'intérieur de la zone urbaine, la C.G.I.T. conserve l'exclusivité et il n'est pas douteux que cette décision cause un préjudice à l'exploitation du réseau en entraînant une diminution des usagers sur la section intéressée par la Cité Hospitalière.

Il s'étonne que cette décision qui concerne un arrêt à l'intérieur d'une commune ait été prise sans consultation de la commune intéressée.

Il demande qu'une intervention soit faite auprès du Ministère des Travaux Publics en attirant son attention sur les conséquences d'une telle décision.

Le Syndicat approuve l'intervention de M. VAN WOLPUT et demande que cette protestation soit transmise à l'Administration Supérieure en vue d'une révision de la décision qui est intervenue.

II - Réalisation de l'emprunt de 3.000.000 NF en vue de la modernisation du réseau : M. le Président rend compte au Syndicat des difficultés rencontrées pour la réalisation de l'emprunt de 3.000.000 NF autorisé par l'Administration Supérieure le 19 Décembre 1959 ; des démarches ont été faites auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations et de la Caisse d'Epargne de LILLE ; une nouvelle intervention a été adressée à la Caisse des Dépôts le 26 Avril 1960.

Le Syndicat demande qu'il soit procédé à une démarche instante auprès de cet organisme en faisant ressortir la nécessité de réaliser cet emprunt pour assurer l'équilibre de l'exploitation et la transformation du réseau, cette transformation ayant bénéficié d'un avis favorable du Ministère et d'une inscription au 3ème plan d'équipement.

III - Etat d'avancement de l'inventaire des biens à remettre au Syndicat :

Le Président donne lecture d'une lettre en date du 19 Mai 1960 de M. le Directeur de l'Enregistrement et des Domaines faisant connaître qu'il a désigné, pour procéder à ces opérations, M. LIENARD, Inspecteur Central des impôts exerçant les fonctions de Commissaire aux Ventes. Depuis le début du mois d'avril, M. LIENARD a pris contact avec les experts du Syndicat et M. GERKEN, autre expert désigné par les parties en vue de procéder aux travaux de récolement des biens nécessaires à l'exploitation ; ce travail pourra être chiffré vers la fin du mois de juillet et il y aura lieu ensuite de procéder à l'évaluation de ces biens ; il semble que les conclusions puissent être portées à la connaissance du Syndicat dans le courant du mois de septembre ou d'Octobre.

Les honoraires de ces experts seront imputés sur le compte d'exploitation de la Compagnie, conformément aux dispositions de l'article 27 de la convention du 25 Mars 1960.

Le Syndicat insiste pour que ces travaux soient menés à bonne fin dans les plus brefs délais.

IV - Etat d'avancement de l'inventaire des biens qui doivent être remis au Syndicat Mixte par la Ville de LILLE : l'article 8 des Statuts du Syndicat prévoit que la Ville de Lille mettra à la disposition du Syndicat, à titre gracieux, les installa-



tions fixes, meubles et immeubles qui lui sont revenues à l'expiration de la convention du 20 Août 1926 ; un inventaire des biens et un état des lieux doivent être établis.

La Ville de LILLE fait connaître que cet inventaire est en cours.

V - Remise des voitures de la Rue Abélard à LILLE : en vertu de l'article 35 du Cahier des Charges annexé à la convention du 20 Août 1926, la Compagnie T.E.L.B. devait remettre à la ville de LILLE tous les biens servant à l'exploitation et parmi lesquels figurent la Sous-station, la maison d'habitation et la remise des voitures de la Rue Abélard ; ces immeubles ont été laissés à la disposition de la C.G.I.T. mais une partie n'est plus utilisée et doit donc revenir à la disposition du Syndicat ; la Ville de Lille sollicite l'autorisation d'utiliser ce hangar et la cour disponible en vue d'y installer un dépôt de voirie.

En application de l'article 8 des Statuts, le Syndicat Mixte donne un avis favorable à la mise à la disposition de la Ville de Lille de ces locaux.

VI - Détermination du type d'autobus : au cours d'une précédente réunion, le Syndicat Mixte avait fait toute réserve sur le modèle d'autobus qui devrait être mis en service en remplacement des tramways. M. CUPAIGNE donne, à ce sujet différentes précisions suivant lesquelles la R.A.T.P. étudie un projet de normalisation du véhicule urbain ; un prototype a été étudié et doit être actuellement exécuté par les trois constructeurs existants sur le Marché Français (Chausson - Berliet - Vernet).

La longueur de ce type d'autobus sera inférieure à celle des autobus utilisés actuellement sur le réseau Lillois, soit 11 mètres 19 et la hauteur des marches-pièds sera d'environ 60 à 61 centimètres. Plusieurs essais sont, par ailleurs, effectués en vue d'améliorer le confort des voyageurs par l'utilisation d'une boîte de vitesse d'un maniement plus facile.

VII - Augmentation du plafond de salaires donnant droit au tarif ouvrier : M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Maire de LILLE transmettant le texte d'un vœu d'une délégation de l'Union locale des Syndicats ouvriers tendant à porter à 550 NF par mois le plafond des salaires donnant droit au tarif ouvrier.

Après discussion, le Syndicat décide de maintenir le statut quo étant donné d'une part, qu'il a été accepté d'un commun accord de conserver pendant une période provisoire expirant le 31 Mars 1961 la situation existant antérieurement afin de pouvoir en tirer les conclusions qui s'imposent par comparaison et d'autre part, qu'il appartient aux employeurs de fixer le montant des salaires ; le Syndicat n'a pas à supporter les conséquences des variations de salaires et il donne mandat à son Président de prendre contact avec les représentants du Patronat Local afin que les salariés puissent bénéficier, dans une certaine limite, des primes de transport qui se traduiraient par la prise en charge par l'employeur du carnet de tickets qu'il revendrait ensuite au prix qui lui paraît pouvoir être supporté par l'employé.

VIII - Etudes entreprises sur le sectionnement et l'aménagement des tarifs : Le Syndicat Intercommunal doit se réunir prochainement en vue d'établir les bases d'une discussion avec les représentants de la Ville de Lille ; M. HENAUX insiste pour que cette entrevue puisse avoir lieu le plus rapidement possible.

IX - Examen du protocole d'accord intervenu entre la C.G.I.T. et son personnel : M. CONSTANT donne lecture de ce protocole et notamment des dispositions de l'article 8 qui stipulent que "si les parties ne parvenaient pas à un accord, le différend serait porté devant la Commission de Conciliation réunissant, en présence des représentants du Pouvoir Concédant et du Service du Contrôle, ceux du Service de la Main d'Oeuvre des Transports, de la Compagnie et du Personnel et, le cas échéant, soumis à méditation".

Le Syndicat ne peut accepter cette rédaction qui est contraire aux dispositions de l'article 23 de la convention du 25 Mars 1960 et aux instructions ministérielles qui précisent que le Pouvoir Concédant ne doit en aucune manière intervenir dans les questions de personnel qui sont à régler par le concessionnaire.

Le Syndicat, dont l'accord n'a pas été sollicité pour cette rédaction, estime cette clause nulle et non avenue en ce qui le concerne.

X - Substitution d'autobus aux tramways sur la ligne "V" : cette substitution est conforme au programme établi par la C.G.I.T. et le Syndicat Mixte prend acte de la transformation de cette ligne au 22 Mai 1960.



XI - Déplacement du Terminus de la ligne "L" : la Compagnie avait demandé l'autorisation, sur propositions de la Ville de Lille, de reporter le terminus de la ligne "L" de la Place Rihour à la Place du Général de Gaulle.

Il résulte du rapport des experts que le coût de cette modification serait de l'ordre de 10.000 NF par an, que les difficultés rencontrées par les autobus proviennent essentiellement de l'indiscipline des automobilistes qui ne respectent pas la délimitation des arrêts d'autobus ; si le report était réalisé, les autobus de la ligne "L" devraient emprunter la rue du Palais Rihour dans laquelle les encombrements sont fréquents.

Enfin, une décision de ce genre serait susceptible de créer un précédent.

En conséquence, le Syndicat Mixte décide de maintenir à son emplacement actuel (place Rihour) le terminus de la ligne "L" et signale qu'il s'agit essentiellement d'un problème de police qui devrait être résolu dans le cadre d'un Arrêté Municipal.

A ce sujet, MM. HENNAUX et VAN WOLPUT confirment l'avis favorable de la Ville de Lille au déplacement de ce terminus et demandent à la C.G.I.T. que les chauffeurs arrêtent leur véhicule en bordure du trottoir car, ils ont remarqué d'une manière générale que ceux-ci stationnent à distance.

M. DUPAIGNE fait remarquer que bien souvent l'emplacement réservé au stationnement des autobus n'est pas respecté par les automobilistes et il insiste pour que l'Arrêté Municipal ait toute sa force et que les infractions soient poursuivies judiciairement.

M. le Maire de Lille interviendra auprès de M. le Préfet afin que les Services de Police puissent donner suite rapidement aux contraventions qui sont dressées par les contrôleurs.

XII - Réalisation de la première tranche de travaux 1960 : le Syndicat donne un avis favorable à la réalisation des travaux de la première tranche qui comprend l'aménagement de la remise Vauban et l'acquisition de matériel d'équipement pour les autobus.

Il appartiendra à la C.G.I.T. de fournir toutes justifications sur le choix des entrepreneurs.

XIII - Examen d'une 2ème tranche de travaux pour l'année 1960 : la documentation est remise en séance au Bureau du Syndicat par la C.G.I.T. ; le programme comprend l'aménagement et la transformation de la ligne "C", le renouvellement des voies et lignes aériennes et le renouvellement du matériel roulant : le Syndicat examinera, au cours d'une prochaine réunion, les conclusions des experts sur le programme mais, dès à présent, s'ouvre une discussion concernant la propriété des terrains. En effet les terrains sur lesquels sont construits les ateliers sont la propriété en partie de l'Autorité Militaire et en partie d'ELECTRICITE DE FRANCE ; or, il appartient au concessionnaire d'assurer vis à vis de son Concédant, la continuité de l'exploitation et il y a lieu, avant de donner l'accord sur les travaux envisagés, d'être assuré que ces terrains pourront être revendus par les deux propriétaires. Le Syndicat demande donc à la C.G.I.T. de poursuivre des pourparlers en vue d'obtenir, avant la prochaine réunion, sinon la réalisation de la vente, tout au moins, une promesse de vente qui puisse donner toute garantie sur l'utilisation des installations dans l'avenir.

L'ordre du jour étant épuisé, le Syndicat fixe sa prochaine réunion au 16 Juin 1960 à 10 heures et lève la séance à 18 H.45.

Le Président

L. CONSTANT

Les Membres du Bureau

MM. VARLET

DUCROCQ

VAN WOLPUT

HENNAUX



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE  
LILLE ET DE SA BANLIEUE

DELIBERATION DU 19 DECEMBRE 1960

Le 19 décembre 1960, à 10 heures, s'est réuni à la Préfecture le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de Lille et de sa Banlieue, sous la présidence de M. CONSTANT, Conseiller Général, Maire de Feignies.

Assistaient à la réunion :

- M. HENAUX, Adjoint au Maire de Lille,
- M. NOTEBART, Conseiller Général, Maire de Lomme, Président du Syndicat Intercommunal,
- M. DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M.M. HALBRON, COURTHEOUX et BRUNET, Experts du Syndicat,
- M. MAUPAS, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'étaient excusés :

- M. VARLET, Conseiller Général,
- M. VAN WOLPUT, Adjoint au Maire de Lille,
- M. DUCROcq, Conseiller Général, Maire de Saint-André.

M. CONSTANT souhaite la bienvenue à M. HALBRON, Ingénieur des Mines qui succède à M. BAGORY appelé à d'autres fonctions.

Il passe ensuite à l'ordre du jour qui comporte :

1° - L'examen de la demande d'augmentation de tarifs.

La Compagnie Générale Industrielle de transports a été amenée à consentir à son personnel une augmentation de salaires de l'ordre de 3,92 %, compte tenu de la majoration de la prime de fin d'année qui a été portée de 100 heures à 125 heures.

Pour compenser cette dépense, il est nécessaire de prévoir une augmentation des recettes de l'ordre de 3 % ; une telle majoration nécessite un relèvement des tarifs de l'ordre de 7,14%.

M. HALBRON a examiné plusieurs hypothèses selon qu'on supprime les avantages accordés pour les tarifs privilégiés ou que ces avantages soient maintenus.

M. HENAUX demande que le statu quo soit respecté jusqu'à la fin de l'expérience et que les différentes catégories de tarif soient conservées jusqu'à l'expiration de la convention provisoire.

M. NOTEBART desire savoir si l'évasion de trafic s'est poursuivie depuis la dernière augmentation de tarifs ou si actuellement la situation est stabilisée. M. DUTILLEUL indique que la baisse de trafic a été chiffrée après la dernière augmentation de tarifs du 31 mars 1960 à environ 20% mais que celle-ci se maintient actuellement à environ 6% ; on a pu constater que les recettes du mois de novembre 1960 étaient supérieures d'environ 11% à celles de novembre 1959 alors que l'augmentation de tarifs a été en moyenne de 18%.

M. COURTHEOUX précise que la chute de trafic entre les années 1958 et 1959 a été évaluée à environ 1.200.000 voyageurs.

Selon les renseignements fournis par M. HALBRON la répartition de l'utilisation des différents tarifs est effectuée ainsi qu'il suit :

- 67 % de voyageurs utilisent les carnets de tickets,
- 15 % le tarif de détail,
- 13 % le tarif général,
- 5% les tarifs réduits.



Après discussion, le Syndicat Mixte donne son accord à une augmentation des tarifs selon la formule n° 3 proposée par les Experts du Syndicat, c'est-à-dire augmentation du tarif de détail de 12,5% et augmentation de tous les autres tarifs de 7,14%.

M. le Préfet fixera la date d'application de cette décision que le Syndicat souhaiterait voir mise en vigueur le 1er janvier 1961.

2° - Le prolongement de la ligne " I " barré à Mons en Baroeul.

M. HALBRON rend compte d'une demande qui a été présentée par L. le Maire de Mons en Baroeul en vue de reporter à 400 m environ de son emplacement actuel le terminus de la ligne "I" barré au lieudit "Mairie de Mons" cette requête est imposée par l'importante circulation de poids lourds à cet endroit.

Cet aménagement entraînerait une dépense de l'ordre de 4.000 nouveaux francs pour l'installation de la liaison et de 3.200 nouveaux francs par an au titre des frais d'exploitation.

M. DUTILLEUL demande si une amélioration de la circulation ne pourrait être recherchée dans un élargissement de la chaussée si, toutefois, la largeur du trottoir le permet; les frais de déplacement des canalisations d'eau, gaz, électricité, etc... qui pourraient se trouver à cet endroit, seraient alors à prendre en charge par le concessionnaire puisqu'il s'agit d'une permission de voirie pour occupation du domaine public.

Le Syndicat Mixte estime ne pas posséder suffisamment de renseignements sur la situation et surseoit à toute décision en demandant que les Experts reprennent contact avec M. le Maire de Mons en Baroeul afin d'examiner les conditions de financement des travaux qui seraient à exécuter.

3° - Le terminus de la ligne "L ".

M. HENNAUX rappelle qu'au cours d'une récente réunion la Syndicat Mixte n'avait pas retenu une demande de report du terminus de la ligne "L" de la Place Rihour à la Place du Général de Gaulle. Toutefois, la Municipalité de Lille souhaiterait que cette question soit à nouveau examinée, compte tenu de la mise en vigueur de la zone bleue et de la nécessité d'aménager un parking de voitures sur la Place Rihour.

Le Syndicat Mixte donne son accord de principe à cette modification, il appartiendra à la Ville de Lille de prendre contact avec la Compagnie Générale Industrielle de Transports afin de déterminer la formule qui sera à appliquer.

4° - L'acquisition d'autobus d'occasion.

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a présenté aux Experts du Syndicat une demande d'autorisation d'acquérir 3 autobus d'occasion.

Après avoir écouté les explications des Experts, le Syndicat Mixte estime ne pouvoir donner son accord à cette demande de la société concessionnaire.

5° - L'aménagement du garage Rue Lestibouois à Lille.

Lors de la dernière réunion du 23 septembre 1960, le Syndicat Mixte a demandé à M.M. DUPAIGNE et LAUDAT que les projets de garage lui soient présentés dans les meilleurs délais accompagnés d'une notice descriptive et estimative des travaux.

Ce projet est actuellement soumis à l'examen du Service des Ponts et Chaussées mais certaines modifications doivent être étudiées et il n'est donc pas possible de prendre une décision en ce moment.

Toutefois, les installations prévues nécessiteront l'acquisition d'une bande complémentaire de terrain de 6 à 7 m de largeur et des contacts seront pris avec l'autorité militaire en vue d'obtenir son accord à la cession de ce terrain.



6<sup>e</sup> - L'établissement du budget de 1961.

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a présenté au Syndicat les prévisions budgétaires pour l'exercice 1961. Toutefois, ces pièces n'étant parvenues que le 12 décembre 1960, il n'a pas été possible aux Experts de procéder à un examen de ces prévisions qui seront présentées au Syndicat lors d'une prochaine réunion.

7<sup>e</sup> - Résultats du 3<sup>e</sup> trimestre 1960 du Fonds Spécial de Travaux et de Renouvellement.

Les Experts n'ont pas d'observations à formuler sur ces résultats qui sont donc approuvés par le Syndicat.

8<sup>e</sup> - Inventaire des biens appartenant à la Société.

Cet inventaire est bientôt achevé et selon des renseignements fournis téléphoniquement par l'expert des Domaines, le montant serait évalué à 460 millions environ au lieu de 265 millions; cette estimation serait à revoir car il semble que le prix des autobus ait été calculé selon une valeur assez importante et une mise au point devrait intervenir sur la définition des termes repris dans la convention précisant que les biens seront calculés à leur valeur d'utilisation.

9<sup>e</sup> - Réalisation de l'emprunt de 300 millions.

M. CONSTANT indique au Syndicat que les demandes ont été adressées à M. le Directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations les 22 et 28 novembre 1960 en vue de contracter, d'une part un emprunt de 1.442.000 nouveaux francs amortissable en 19 ans pour couvrir les dépenses de modernisation des installations et, d'autre part de 1.558.000 nouveaux francs amortissable en 10 ans pour couvrir les dépenses d'acquisition de matériel roulant.

o

o o

Le Syndicat Mixte porte à la connaissance des représentants de la Compagnie Générale Industrielle de Transports les conclusions qui viennent d'être adoptées et concernant l'augmentation des tarifs, l'aménagement du terminus de la ligne "I" barré et de la ligne "L" et l'acquisition de 3 autobus d'occasion.

M. NOTEBART souhaite également qu'il soit prévu au budget de la Société un seul chapitre pour la travaux d'entretien et de grosses réparations.

A la suite de précisions demandées par M.M. DUPAIGNE et LAUDAT concernant la 2<sup>e</sup> tranche des travaux du programme de l'année 1960, le Syndicat confirme que :

- le programme présenté le 19 mai 1960 concernant le renouvellement de l'outillage et du matériel est agréé.

Pour l'acquisition de 4 autobus, le Syndicat précise que ceux-ci pourront être financés au moyen des crédits prévus pour les hangars et qui ne seront pas utilisés cette année.

- le programme présenté le 19 mai 1960 concernant les travaux d'aménagement des installations, l'achat du matériel roulant pour la ligne "C" et d'équipement complémentaire est approuvé, sauf en ce qui concerne 14 autobus et les aménagements devant être exécutés sur le terrain militaire ces deux questions restant réservées.

- le programme présenté le 19 mai 1960 concernant les travaux de renouvellement des voies est accepté dans la limite des crédits utilisés les années précédentes.

.../...



- le programme présenté le 15 juin 1960 pour le paragraphe B a été agréé concernant le renouvellement du matériel de bureaux, les travaux de grosses réparations des immeubles étant réservés.

En outre, le Syndicat prend acte du remplacement de M. BAGORY, Expert du Syndicat, par M. HALBRON, Ingénieur des Mines.

Il remercie M. BAGORY des services compétents et éclairés qu'il a apportés à la mise au point de la convention et il lui souhaite la meilleure réussite possible dans les nouvelles fonctions auxquelles il est appelé.

M. HALBRON assume les fonctions d'expert du Syndicat depuis le 1er octobre 1960 et il bénéficiera de l'indemnité qui avait été prévue précédemment, c'est-à-dire une rémunération mensuelle de 100 nouveaux francs, soit pour le dernier trimestre 1960 : 300 nouveaux francs.

La séance est levée à 12 h. 45.

Les Membres du Bureau,

M.M. HENAUX  
NOTEBART

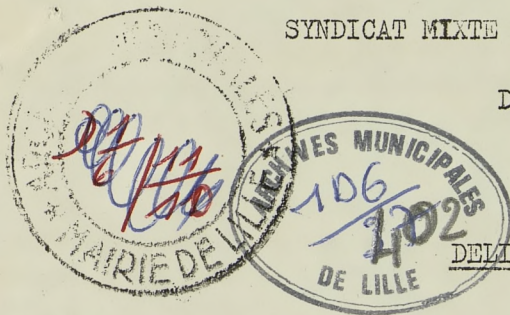
Le Président,

L. CONSTANT



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

DE LILLE ET DE SA BANLIEUE



-----  
DELIBERATION DU 17 FEVRIER 1961

Le 17 Février 1961, à 10 heures, 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. HENAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M.M. HALBRON, BRUNET et COURTHEOUX, Experts du Syndicat,
- M. MORIN, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE,
- M. MAUPAS, Receveur du Syndicat
- Mlle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'étaient excusés :

- M. NOTEBART, Conseiller Général, Maire de LOMME;
- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- M. VAN WOLPUT, Adjoint au Maire de LILLE.

Le procès-verbal de la réunion du 19 Décembre 1960 est adopté.

M. le Président passe ensuite à l'examen de l'ordre du jour de la réunion :

I - AMENAGEMENT des GARAGES RUE LESTIBOUDOIS A LILLE -

Lors de la réunion du 23 Septembre 1960, le Syndicat Mixte avait demandé aux représentants de la Compagnie Générale Industrielle de Transports que des propositions chiffrées lui soient présentées en vue de l'aménagement des garages de la rue Lestiboudois ; les Experts devaient examiner les projets et, lors de la réunion du 19 Décembre 1960, il avait été indiqué que l'acquisition d'une bande de terrain de 6 à 7 mètres de largeur appartenant à l'Autorité Militaire devait être envisagée.

Des contacts ont été pris avec la 2ème Région Militaire qui a fait connaître officieusement son accord de principe et précisé que la demande était transmise à l'Administration Centrale avec un avis très favorable de sa part.

En ce qui concerne l'acquisition des terrains sur lesquels sont construites les installations actuelles, une enquête d'utilité publique avait été ordonnée afin d'éviter, par la déclaration d'utilité publique, toutes possibilités de droits de préemption des propriétaires précédents ; toutefois, la procédure a dû être stoppée étant donné que les terrains dont il s'agit auraient dû, selon les déclarations de la Ville de LILLE, lui être remis par la Compagnie Générale Industrielle de Transports et il n'appartiendrait donc pas au Syndicat Mixte de les acheter.

Il importe donc de connaître les conclusions de ce litige avant de poursuivre la procédure.

.../



Le Syndicat Mixte insiste pour qu'une solution intervienne le plus rapidement possible étant donné qu'elle conditionne la construction des garages destinés à abriter les autobus et il mandate son Président pour qu'une intervention soit faite dans ce sens auprès de M. le Maire de LILLE.

M. HALBRON donne diverses précisions sur l'opportunité de garer les autobus sous locaux plutôt que de les laisser à l'air libre ; la transformation du réseau nécessite un parc de 125 autobus : 30 véhicules seront garés dans la remise Vauban, 10 environ seront régulièrement à l'atelier pour réparations et révision et il restera donc à garer 85 voitures.

Le garage à l'air libre présente l'avantage de devoir engager des investissements moins importants mais, par contre, les frais d'entretien doivent être considérablement majorés ; il est nécessaire d'avoir une réserve supplémentaire d'autobus et l'on peut constater des difficultés d'exploitation en période de froid au moment du démarrage ; d'autre part, le garage couvert, s'il occasionne des frais d'investissements plus onéreux, ne présente pas les inconvénients qui viennent d'être signalés et il paraît donc souhaitable d'envisager la construction de garages qui pourraient présenter les caractéristiques suivantes :

- construction d'un hangar de 34 mètres de large pouvant garer 92 autobus à 70° sur l'emplacement du hangar indiqué "N2" sur le plan et sur la bande qui serait acquise à l'Autorité Militaire : maintien du hangar "N1" qui pourrait contenir 17 autobus ; démontage et vente du hangar "N2" à la ferraille ; cette solution permet d'abriter 139 véhicules.

- le prolongement du hangar "N1" paraît inutile.

- le coût de la solution proposée est d'environ 1.200.000 NF.

Le Syndicat donne son accord de principe aux propositions qui viennent d'être formulées et invite la Compagnie Générale Industrielle de Transports à établir une estimation des dépenses pour la prochaine réunion.

## II - CREATION D'UN SERVICE POUR LA DESSERTE DE L'AERODROME DE LILLE-LESQUIN -

Lors de la dernière réunion du Comité Technique Départemental des Transports, la Société "AIR INTER" avait demandé que soit créé un service entre l'aérodrome de LESQUIN et LILLE et cette Assemblée a sursis à statuer compte tenu de la demande formulée par 2 entreprises : l'Entreprise DEGUISME à TOURCOING et l'Entreprise CATTEAU à LILLE.

De plus, la Compagnie Générale Industrielle de Transports a demandé à consulter son Pouvoir Concédant pour examiner les conditions dans lesquelles elle pourrait être intéressée par cette création.

Avant de prendre une décision, le Syndicat Mixte demande que des propositions chiffrées lui soient présentées afin de déterminer si l'opération peut être rentable à l'avenir.

## III - MISE EN PLACE LE DIMANCHE D'UN SERVICE ENTRE LILLE ET LA CITE FAMILIALE DE LAMBERSART. -

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a sollicité l'autorisation de créer le dimanche un service entre la Cité Familiale de LAMBERSART et LILLE avec 4 allers-retours ; un essai de 2 mois doit être tenté avec effet du 12 Février ; il appartiendra à la Compagnie Générale Industrielle de Transports de fournir le résultat des comptages à l'expiration de la période d'essai afin de déterminer si cette relation peut être poursuivie.

.../



IV - COMPTE RENDU DE LA SITUATION ACTUELLE DES EMPRUNTS DE 3.000.000 DE NF ET DE I.500.000 NF -

Après de nombreuses interventions, la Caisse des Dépôts et Consignations a bien voulu, dans le cadre des Emprunts Unifiés, consentir un premier prêt de I.558.000 NF (soit après déduction des commissions : I.522.166 NF) remboursable en 10 ans pour l'acquisition de matériel roulant ; la première annuité est payable le 1er juillet 1961.

Un second prêt de I.442.000 NF remboursable en 19 ans doit être incessamment consenti.

Pour l'emprunt de I.500.000 NF autorisé par le Ministre des Travaux Publics au titre de l'année 1961, la Caisse des Dépôts et Consignations a répondu, le 7 Février 1961, qu'en raison du nombre important des demandes, le Groupement des Collectivités ne pouvait prendre aucun engagement à cet égard.

Le Syndicat prend acte de ces engagements mais il demande qu'une intervention soit faite par son Président auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations afin d'insister pour obtenir l'emprunt de I.500.000 NF qui sera nécessaire d'une part, pour le renouvellement de 7 autobus et, d'autre part, pour la réalisation des travaux d'équipement et de transformation des lignes "J" et "E".

V - EXAMEN DES DOCUMENTS ANNEXES AU CAHIER DES CHARGES -

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a fourni les documents à annexer au cahier des charges joint à la Convention du 25 Mars 1960 et concernant la liste des approvisionnements, les annuités d'amortissement des voitures tramways, l'inventaire du matériel, etc... Les Experts ont différentes observations à formuler à ce sujet et ont pris contact avec la Compagnie Générale Industrielle de Transports pour obtenir des renseignements complémentaires.

Le Syndicat demande que ces documents soient mis au point dans les meilleurs délais.

VI - DEPLACEMENT DU TERMINUS DE LA LIGNE "Z" à MONS-en-BAROEUL -

Cette question sera examinée au cours d'une prochaine réunion, M. le Maire de MONS-en-BAROEUL ayant demandé lui-même de surscoir à toute décision.

MODIFICATION DU TERMINUS DE LA LIGNE "L" à LILLE -

Le Syndicat Mixte avait donné un accord de principe au report du terminus de la ligne "L" de la Place Rihour à la Place du Général de Gaulle et M. HENNAUX fait savoir que toutes dispositions étaient prises pour assurer ce déplacement.

INVENTAIRE DES BIENS APPARTENANT A LA COMPAGNIE ET RACHETES PAR LE SYNDICAT -

Selon les termes de la Convention du 25 Mars 1960, il est procédé à une expertise contradictoire de la valeur des biens appartenant à la Compagnie Générale Industrielle de Transports et devant être rachetés par le Syndicat Mixte ; toutefois, il semble qu'un différend ait surgi sur l'interprétation à donner à la clause "Valeur d'Utilisation".

Le Syndicat demande aux Experts de vouloir bien préciser à M. LIENART, Inspecteur des Domaines, Expert mandaté par le Syndicat, le sens qu'il a donné pour le calcul de cette valeur.

TRAVAUX de GROS ENTRETIEN -

M. HALBRON estime que la proposition présentée par M. NOBLEART au cours de la dernière réunion doit être retenue et il appartient d'inscrire le montant de tous les



travaux d'entretien au "Compte d'Exploitation" ; il serait nécessaire d'envisager l'insertion, dans la convention, d'une clause complémentaire demandant que les bâtiments soient maintenus en bon état.

VII - EXAMEN DES PREVISIONS BUDGETAIRES DE LA SOCIETE POUR 1961 -

Les Experts ont procédé à une étude de ces propositions et ils tiennent à faire remarquer, après une visite sur place, que les travaux sont très importants en raison d'un manque d'entretien des bâtiments et de l'absence de travaux de grosses réparations qui semblent remonter à 5 ou 10 ans ; l'observation en sera faite aux dirigeants de la Société.

Le Syndicat Mixte donne son accord pour :

- le programme de renouvellement des voies et lignes aériennes ;
- le programme de renouvellement d'outillage et de mobilier ;
- le programme de renouvellement du matériel roulant pour l'acquisition de véhicules neufs.

Par contre, il ne donne pas son accord pour le programme de grosses réparations des immeubles et sursis à statuer pour le moment.

En outre, il demande que le programme soit divisé en deux parties étant donné que la durée de la convention expire au 30 Juin 1961.

Il y a donc lieu de prévoir dans la partie des réalisations, les travaux prioritaires et de laisser en suspend, pour le 2ème semestre 1961, les travaux qui ne présentent pas un caractère d'urgence en attendant que le Syndicat Mixte ait pris une décision définitive sur la prorogation de la concession.

VIII - ETABLISSEMENT DU BUDGET DU SYNDICAT POUR L'EXERCICE 1961 -

Le Syndicat prend acte du montant des dépenses et des recettes qui pourront être imputées au Budget de 1961.

IX - UTILISATION DES SOMMES PROVENANT DU FONDS DE TRAVAUX PREVU PAR L'ARTICLE VI DE LA CONVENTION DU 25 MARS 1960 -

L'article VI de la convention du 25 Mars 1960 a prévu la création d'un fonds spécial de travaux et de renouvellement pourvu d'une dotation égale à 12 % des recettes brutes d'exploitation ; sur ce fonds doivent être imputées les dépenses reprises aux articles 7, 8 et 22 de la convention et notamment les travaux de renouvellement comprenant des grosses réparations, le renouvellement des installations fixes, du matériel roulant, des autobus, de l'outillage et du mobilier. Le réseau étant affermé, tous les biens achetés ou construits avec les disponibilités de ce fonds sont la propriété du Syndicat.

Un emprunt de 3.000.000 de NF nécessaire d'une part, à l'acquisition de matériel roulant (1.558.000NF) et d'autre part, à l'aménagement des installations fixes (1.442.000 NF) a été sollicité auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations ; dans le cadre des Emprunts Unifiés, un premier prêt de 1.558.000 NF a été consenti selon la convention du 4 Janvier 1961 et, compte tenu des frais de commissions, une somme de 1.522.166 NF a été versée dans les Caisses du Receveur le 27 Janvier 1961 ; toutefois, les Services Financiers ont fait objecter qu'il n'était pas possible de reverser ce crédit au nom de la Compagnie Générale Industrielle de Transports étant donné qu'il restait la propriété du Syndicat ; l'arrêté interministériel du 4 Février 1960, approuvant la formation du Syndicat Mixte, ayant précisé que les règles applicables étaient celles des Syndicats de Commune, il appartient donc à cet organisme d'utiliser les fonds selon les dispositions en vigueur en matière communale ou alors de modifier les clauses de la convention.



A toutes fins utiles, il faut préciser que les marchés communaux sont réglementés par le décret du 25 Juillet 1960 ; les achats sur facture peuvent être réalisés pour un montant total de 20.000 NF ; les marchés de gré à gré pour des fournitures d'un montant total de 100.000 NF ; il doit être fait ensuite appel à l'adjudication soit publique soit restreinte.

M. MAUPAS précise, en effet, que les clauses de la convention ayant stipulé que ce compte était entièrement propriété du Syndicat, la Société ne peut en faire usage.

De manière à ne pas alourdir les formalités de comptabilité, il proposerait, toutefois, que dans une certaine limite, le Syndicat autorise la Compagnie Générale Industrielle de Transports à payer des factures : cette possibilité devrait être confirmée par contrat.

A la suite d'une observation formulée par les Experts, il est demandé si le Syndicat pourrait placer les disponibilités du fonds ainsi que la convention autorisait la Compagnie Générale Industrielle de Transports à le faire.

M. MAUPAS indique que le Syndicat Mixte pourrait placer ses disponibilités en Bons du Trésor mais seulement pour les fonds d'emprunts inutilisés.

Le Syndicat examine alors la suggestion qui lui est faite par les Experts tendant, selon la convention établie par la Ville de SAINT-ETIENNE, à partager le solde du fonds de travaux entre le Syndicat et la Compagnie Générale Industrielle de Transports ; on pourrait, par exemple, envisager un partage du solde de 90 % au profit du Syndicat et de 10 % au profit de la Société avec un plafond fixé à 5.000.000 d'anciens francs.

Le Syndicat est favorable à cette proposition.

Les représentants de la Compagnie, MM. DUPAIGNE et LAUDAT sont alors introduits à la séance.

M. DUPAIGNE présente la même proposition tendant au partage du solde du fonds afin qu'il ne soit pas considéré comme étant uniquement un bien public ; en contrepartie le fonds de garantie serait également partagé entre la Compagnie Générale Industrielle de Transports et le Syndicat.

En conclusion, le Syndicat invite les Experts et la Compagnie à mettre au point la formule sur laquelle l'accord semble se réaliser en demandant que le partage soit effectué selon un pourcentage plafonné et après avoir pris contact avec M. MAUPAS et M. le Trésorier Payeur Général.

Il demande que la formule soit établie dans les meilleurs délais afin d'envisager, si possible, une réunion dans le courant du mois de Mars.

Les représentants de la Compagnie indique d'autre part, que l'étude d'un prototype d'autobus urbain se poursuit et elle sera vraisemblablement terminée pour la fin de l'année 1961 ; la Société examine le modèle qui pourrait être retenu et a pris contact avec les constructeurs BERLIET et SAVIEM et auprès d'un constructeur étranger.

Les membres du Syndicat prennent acte de ces renseignements et M. LEBLANC demande que toutes précisions soient apportées sur les questions qui viennent d'être examinées et que la Compagnie veuille bien présenter ses propositions suffisamment à l'avance afin qu'elles puissent être étudiées avant la réunion.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 13 heures.

LE PRESIDENT et les Membres du Bureau : M.M. CONSTANT - VARLET - HERMACK.



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

DE LILLE ET DE SA BANLIEUE



Délibération du 7 Avril 1961

Le 7 avril 1961, à 10 heures, s'est tenue à la Préfecture, sous la présidence de M. VARLET, Conseiller Général, la réunion du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue.

Assistaient à la réunion :

- M. NOTEBART, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- M. GRANGEON, Secrétaire Général de la Mairie de LILLE,
- M. HENAUX, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. LEROY, Adjoint au Maire d'HELLEMMES,
- M. DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. HALBRON, Ingénieur des Mines,
- M. COURTHEOUX, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE,
- M. MORIN, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE,
- M. BRUNET, Ingénieur Conseil,
- M. MAUPAS, Receveur du Syndicat,
- Mlle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

Le Syndicat Mixte prend acte de la modification à apporter au procès-verbal de la réunion du 17 février 1961, M. MAEGHT, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE étant remplacé par M. MORIN.

M. le Président passe ensuite à l'examen de l'ordre du jour de la réunion ;

I - PROLONGATION DE LA CONVENTION PROVISOIRE :

M. VARLET donne lecture d'une lettre de M. le Maire de LILLE demandant une prolongation de la convention provisoire jusqu'au 31 décembre 1961, les Services intéressés n'étant pas actuellement en possession de renseignements suffisants pour examiner les conditions dans lesquelles la convention d'affermage devrait être reconduite jusqu'au 31 décembre 1990.

Il avait été convenu, lors de l'établissement de la convention provisoire, que la Compagnie Générale Industrielle des Transports fournirait les résultats de l'exploitation pour l'exercice 1960 en distinguant d'une part, le 1er trimestre 1960 pendant lequel l'exploitation n'était pas sous le régime de l'affermage et, d'autre part, les 3 autres trimestres de l'année 1960 ; les Experts auraient été amenés à étudier ces résultats dans le courant du mois de février 1961 afin de fournir leurs conclusions sur la gestion de la Compagnie au début du mois de mars et, c'est pour cette raison, que l'article 1 bis de la convention provisoire stipule que, si un accord ne pouvait être réalisé avant le 31 mars 1961, chacune des deux parties aurait la faculté de résilier la convention au 30 juin 1961.

Toutefois, la Compagnie Générale Industrielle de Transports n'a fourni les renseignements qu'au début du mois de mars et les Experts ne pourront présenter leur rapport que dans un mois.

.../



M. NOTEBART demande que cette étude soit établie en fonction des résultats de l'exercice 1960 par comparaison aux résultats des exercices 1958-1959.

Il précise que les Experts doivent notamment faire apparaître dans leurs études leur avis sur la gestion de la Compagnie et sur les modifications qui devraient être apportées aux différents articles de la convention, compte tenu de leurs appréciations. Les considérations devront notamment intéresser les conditions de garantie, les conditions de rachat, de renouvellement de matériel, les conséquences pour les usagers et le Syndicat Mixte.

M. HENAU demande également que l'étude fasse apparaître la comparaison entre l'exploitation de la Compagnie Générale Industrielle de Transports et celle de l'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING qui est un réseau de transport de même importance.

Il serait souhaitable que les Experts donnent également leur appréciation en conclusion sur d'autres possibilités d'exploitation, telle que la régie directe.

M. DUTILLEUL résume les observations qui viennent d'être présentées en indiquant qu'il faut considérer deux vérifications différentes : d'une part, une vérification de détail des comptes d'exploitation qui est susceptible de demander plusieurs mois, mais cette vérification n'est pas essentielle à la rédaction de la convention définitive et, d'autre part, la vérification de la bonne gestion afin de déterminer les conséquences qui peuvent en découler pour le pouvoir concédant et l'usager lors de la mise en vigueur du traité d'affermage.

M. NOTEBART souligne, en effet, que les directives indispensables à l'examen des clauses qui seront définitivement adoptées par les autorités concédantes doivent tenir compte des conséquences de l'intervention du pouvoir concédant et de la nécessité d'assurer une exploitation rationnelle permettant de garantir ses intérêts et de répondre aux besoins des usagers.

Le rapport doit porter sur la situation financière et économique de l'exercice 1960.

M. DUTILLEUL indique que ces conclusions pourront être fournies dans le délai d'un mois et la Commission décide de provoquer une prochaine réunion vers le 10 mai.

Elle juge souhaitable, toutefois, de proroger, jusqu'au 31 décembre 1961, la validité de la convention provisoire avec possibilité de dénonciation du contrat au 30 septembre 1961.

Un avenant devra intervenir pour régulariser cette prolongation.

M. NOTEBART rappelle que deux questions doivent également être mises au point avant l'établissement du traité définitif concernant le sectionnement et la tarification ; il expose que le principe admis par le Syndicat Intercommunal est celui de sections égales avec tickets de prise en charge selon le système du kilomètre voyageur ; il pense également que les sections plus courtes sont plus intéressantes et que l'étude devrait être établie dans ce sens.

Il demande aux Experts de vouloir bien présenter plusieurs projets de tarification qui seront alors examinés par le Syndicat Intercommunal et la Ville de LILLE.

## II - ETAT D'AVANCEMENT DES POURPARLERS ENTRE LA T.M.L.B. ET LA VILLE DE LILLE POUR DETERMINER LA PROPRIETE DES TERRAINS SUR LESQUELS SONT CONSTRUITS LES GARAGES RUE LESTIBOUDOIS A LILLE :

Lors de la dernière réunion, le Syndicat Mixte avait demandé qu'une intervention soit faite auprès de M. le Maire de LILLE afin de connaître très rapidement la

.../



position prise par la Ville au sujet du litige qui l'oppose à la Compagnie des Tramways Electriques de LILLE et de sa Banlieue au sujet de la propriété des terrains, situés rue Lestiboudois à LILLE et sur lesquels sont construits les garages qui ont été repris par la Compagnie Générale Industrielle des Transports qui s'est substituée à la Société des T.E.L.B.

M. GRANGEON, Secrétaire Général de la Mairie de LILLE, rappelle brièvement l'origine du litige ; la Ville de LILLE doit, en application de l'article 8 des statuts du Syndicat Mixte, mettre à titre gracieux à la disposition du Syndicat, les installations fixes et les immeubles qui lui sont revenus à l'expiration de la convention du 20 août 1926.

Cependant, la Compagnie des T.E.L.B. a contesté l'obligation de lui remettre les terrains dont il s'agit et, jusqu'à présent, les pourparlers n'ont pas abouti ; or, à la suite d'une consultation de M. DEBEYRE, il résulte que la Ville doit devenir propriétaire de tous les immeubles construits pour l'exploitation du réseau.

En définitive, le Conseil Municipal a décidé d'engager une instance devant le Tribunal Administratif de LILLE.

Le Syndicat prend acte de cette décision et demande que l'action soit poursuivie avec toute la diligence souhaitable afin de régler cette question le plus rapidement possible.

Au sujet de l'aménagement des garages, il est donné lecture au Syndicat, d'une lettre de l'Autorité Militaire n'acceptant pas de vendre une bande de terrain de 6 à 7 mètres de largeur dépendant de la Cité Denfert Rochereau.

Le Syndicat demande qu'une intervention soit faite auprès de l'Administration Centrale car il lui avait été indiqué que l'Autorité Militaire serait favorable à cette cession, le Syndicat ayant réduit considérablement ses prétentions antérieures qui répondaient cependant à une nécessité d'exploitation afin de ne pas causer préjudice aux habitations des militaires.

### III - DETERMINATION DES POSSIBILITES D'UTILISATION DU FONDS SPECIAL DE TRAVAUX ET DE RENOUELLLEMENT :

Les experts ont pu mettre au point, en accord avec les Services Financiers, une formule permettant l'utilisation avec plus de facilité, des sommes affectées au Fonds Travaux.

Il a été convenu qu'en fin de concession, le fonds qui est alimenté d'une part, par un prélèvement de 12 % sur les recettes brutes d'exploitation et, d'autre part, par les emprunts, avances et produits des ventes de mitrailles, et de vieux matériel appartenant au Syndicat, serait partagé entre la Compagnie Générale Industrielle de Transports et le Syndicat Mixte ; le Syndicat recevra une somme équivalente à ce partage sous forme d'une participation au fonds de garantie.

Les fonds privés, qui pourront être gérés directement par la Compagnie Générale Industrielle de Transports puisqu'ils lui reviendront en partie en fin de concession, seront constitués par la dotation de 12 % prélevée sur les recettes brutes d'exploitation ; la dotation devra être versée mensuellement dans une caisse agréée par le Syndicat ; une régularisation aura lieu à la fin de chaque exercice ; les dépenses ne pourront être effectuées que sur un programme de travaux approuvé par le Syndicat.

Les fonds publics seront constitués par les autres fonds et notamment les fonds d'emprunts qui pourront éventuellement être placés en bons du Trésor. .../



Ces fonds pourront être utilisés soit par le Syndicat directement pour régler le montant de marchés importants tels que travaux d'équipement, achat de matériel roulant ; dans ce cas, les marchés seront soumis aux conditions prévues par le décret du 26 juillet 1960 réglementant la passation des marchés des communes.

Ces fonds pourront être également versés à la Compagnie Générale Industrielle de Transports au titre de subventions d'équipement sur présentation de programmes de travaux agréés par le Syndicat.

Cette formule reçoit l'agrément du Syndicat Mixte et elle pourra être mise en vigueur dès 1961 si son application ne soulève pas d'objection. Elle sera donc incluse dans l'avenant qui interviendra pour la prolongation du traité.

Pour l'exercice 1960, la Compagnie Générale Industrielle de Transports présentera au Receveur du Syndicat les justifications des dépenses prélevées sur ce compte et le solde sera reversé dans les Caisses du Syndicat Mixte.

#### IV - UTILISATION DES EMPRUNTS

Il est donné connaissance au Syndicat Mixte de deux lettres de la Caisse des Dépôts et Consignations concernant la réalisation des emprunts de 1.442.000 NF et de 1.550.000 NF.

Il semble qu'une partie de l'emprunt de 1.550.000 NF (805.000 NF) correspondant à l'acquisition de matériel roulant pourrait être réalisée cette année et le Syndicat prend la délibération par laquelle il s'engage à respecter les conditions habituellement prévues par la Caisse des Dépôts et Consignations.

Il rappelle qu'une somme de 1.558.000 NF est actuellement disponible et demande l'état d'avancement des études entreprises pour définir le modèle d'autobus urbain qui sera utilisé.

M. HALBRON indique que la Compagnie Générale Industrielle de Transports a examiné les propositions d'une Société Belge, de la Société SALVIEM et de la Société BERLIET ; la réponse de la Société SALVIEM n'est pas satisfaisante car les propositions ne correspondent pas aux caractéristiques exigées.

L'offre faite par la Société Belge paraît plus intéressante quoiqu'un peu plus chère que celle présentée par la Société BERLIET car, techniquement, le modèle paraît mieux adapté aux conditions de transport.

Le Syndicat donne son accord pour l'acquisition d'autobus du type Belge sous réserve, toutefois, de l'engagement de cette Société d'exécuter une autre série, au même prix, si celle-ci était préférable.

Il suggère que ces nouveaux véhicules soient mis en service sur les lignes déjà desservies par autobus.

Le Syndicat souhaiterait également que le montant des emprunts autorisés et s'élevant actuellement à 4.550.000 NF soit utilisé en grande partie pour la transformation du réseau et que les sommes consacrées à l'acquisition de matériel roulant soient augmentées afin de financer l'achat dès 1961, de 25 véhicules.

#### V - MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR LES TRAVAUX DE GROS ENTRETIEN

Lors de la dernière réunion, il avait été décidé que les travaux de gros entretien seraient mis à la charge du compte d'exploitation et non plus à la charge du fonds travaux ; cette modification pourrait être insérée dans l'avenant qui doit

.../



intervenir mais il devrait également être précisé que le Syndicat se réserve le droit d'inscrire d'office à ce compte les travaux indispensables qui ne seraient pas réalisés en temps utile.

#### VI - CREATION DE LA LIGNE LILLE-LESQUIN

Après avoir examiné les conclusions du rapport des Experts et considérant que la création de ce service entraînerait, au cours des premières années, un déficit de 4.000 NF par an, le Syndicat estime ne pas devoir retenir cette proposition.

Cependant, afin de réserver les droits des services publics, il demande au Service des Ponts et Chaussées d'envisager de confier la propriété de la ligne à un établissement public, tel que la Chambre de Commerce de LILLE qui pourrait sous-louer l'exploitation.

#### VII - ETABLISSEMENT DES HORAIRES D'ETE

Le Syndicat donne son accord aux propositions établies par la Compagnie Générale Industrielle de Transports en vue de l'établissement des horaires d'été qui seront mis en application le 9 mai 1961.

#### VIII - FUSION DES LIGNES "H" et "J"

Le Syndicat donne également son accord aux propositions tendant à fusionner provisoirement, pendant la période d'été, entre 20 h.35 et 24 heures, les lignes "H" et "J" afin d'améliorer la desserte de la commune de MARCQ-en-BAROEUL.

Il rappelle, à ce sujet, que les modifications d'itinéraires, d'horaires, de points d'arrêts, de consistance des services, doivent recueillir l'avis des Maires des communes intéressées ; le Syndicat ne fera que ratifier les modifications intervenues sauf si celles-ci entraînaient des répercussions financières dont il aurait à connaître.

#### IX - TERMINUS DE LA LIGNE "Z" à MONS-en-BAROEUL

Le Syndicat prend acte des conditions dans lesquelles le terminus de la ligne "Z" à MONS-en-BAROEUL pourrait être déplacé ; la Compagnie Générale Industrielle de Transports aménagera un évitement le long du trottoir ce qui permettra de dégager la circulation et de faciliter le stationnement des autobus lorsqu'ils remplaceront la ligne de tramways ; cette solution est, par ailleurs, peu onéreuse.

#### X - PROGRAMME DE RENOUELEMENT DES TRAVAUX POUR L'EXERCICE 1961

Le Syndicat donne son accord aux propositions présentées par la Compagnie Générale Industrielle de Transports le 28 mars 1961 ; M. NOTEBART rappelle, toutefois, que le renouvellement des rails de tramways devrait être exécuté rationnellement compte tenu des différentes étapes de transformation du réseau ; il souhaite qu'un inventaire de l'état des voies soit établi par ligne.

#### XI - EXPERTISE DES BIENS APPARTENANT A LA C.G.I.T. ET DEVANT ETRE RACHETES PAR LE SYNDICAT MIXTE

L'estimation définitive n'ayant pu encore être arrêtée, le Syndicat demande qu'une intervention soit faite auprès de l'Expert des Domaines et qu'il lui soit précisé le prix de rachat des autobus isobloc.

#### XII - AUGMENTATION DU PLAFOND DONNANT DROIT AU TARIF OUVRIER :

Le Président donne lecture d'une lettre de M. le Maire de LILLE transmettant une pétition de l'Union Locale des Syndicats Libres concernant le relèvement du taux des salaires donnant droit au tarif ouvrier.

.../



Le Syndicat rappelle que cette requête sera examinée dans l'étude d'ensemble qui sera entreprise pour déterminer la tarification générale à admettre et que, jusqu'à présent, le statu quo resté appliqué pendant le régime provisoire.

Il rappelle également, à la suite d'une lettre du Syndicat des Ouvriers et Employés de la Compagnie Générale Industrielle de Transports, que les questions relatives aux salaires et au personnel, d'une manière générale, doivent être discutées avec la Compagnie exploitante sans que l'autorité concédante puisse intervenir à ce sujet.

XIII - ETABLISSEMENT DU BUDGET DE 1961

Le Syndicat donne son approbation aux propositions budgétaires qui lui sont soumises.

XIV - SUPPRESSION DU TERMINUS DE LA LIGNE "L" PLACE RIHOUR A LILLE

Le Syndicat, sous réserve de l'accord des maires intéressés, ne fait aucune objection aux propositions présentées par la Compagnie Générale Industrielle de Transports le 29 mars 1961 concernant la fusion des lignes "L" - "K" et "G" en vue de la création de 2 nouvelles lignes "G" (Flers-Bourg - Cité Hospitalière - Place Antoine Tacq par la Place du Général de Gaulle) et "L" (Mairie de Marquette, Grand Ronchin par la Place du Général de Gaulle).

Il prend acte, toutefois, de l'observation formulée par la Ville de LILLE selon laquelle l'arrêt prévu place du Général de Gaulle pourrait être éventuellement modifié en fonction des nécessités de la circulation.

x

x x

Il est alors donné connaissance à M. DUPAIGNE et LAUDAT, représentants de la Compagnie Générale Industrielle de Transports, des décisions du Syndicat.

M. NOTEBART expose que l'absence de différents renseignements ne permet pas de connaître, dès maintenant, la position qui peut être définitivement arrêtée pour la mise en vigueur d'une convention définitive ; en effet, l'estimation des biens à racheter n'est pas terminée, le litige opposant la Compagnie des T.E.L.B. à la Ville de LILLE n'est pas réglé et certains renseignements sur les comptes des exercices 1958 et 1959 n'étant pas parvenus aux Experts, il est nécessaire de proroger la convention provisoire jusqu'au 31 décembre 1961.

La Compagnie Générale Industrielle de Transports donnera sa réponse incessamment ; les autres questions ne font pas l'objet d'une discussion.

La séance est levée à 13 heures.

Les Membres du Bureau,

M. HENAUX - M. NOTEBART.

LE PRESIDENT,

M. VARLET.



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

-----  
Extrait des délibérations du 7 Avril 1961

Le 7 avril 1961, à 10 heures, à la Préfecture, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue, légalement convoqué, s'est réuni sous la présidence de M. VARLET, Conseiller Général, représentant le Département.

Assistaient à la réunion :

MM. NOTEBART, Conseiller Général, Maire de LOMBE  
GRANGEON, Secrétaire Général de la Mairie de LILLE  
HENAUX, Adjoint au Maire de LILLE  
LEROY, Adjoint au Maire d'HELLEMMES  
DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,  
HALBRON, Ingénieur des Mines  
COURTHEOUX, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE  
BRUNET, Ingénieur-conseil  
MORIN, Ingénieur des Services Techniques de la Ville de LILLE  
MAUPAS, Receveur du Syndicat  
Mlle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

ARTICLE 1. - En vue de financer le programme de renouvellement de 7 autobus, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue émettra, par voie de souscription publique, un emprunt de 805.000 NF amortissable en 9 années à partir de 1962 au taux d'intérêt annuel de 5 %.

ARTICLE 2. - M. le Président est invité à demander à la Caisse des Dépôts, gérante du Groupement des Collectivités pour les travaux d'équipement, le rattachement de cet emprunt dans les conditions prévues par le décret n° 53.709 du 9 août 1953 modifié par le décret n° 60.953 du 8 septembre 1960 et par les décrets n° 54.164 du 15 février 1954 et 55.632 du 20 mai 1955, à la série 5 % 1960-1970 des emprunts unifiés des collectivités locales, représentée par des obligations dont les caractéristiques ont été définies par l'arrêté interministériel du 2 novembre 1960.

ARTICLE 3. - Ces obligations qui pourront être du type A (valeur nominale de 1.000 NF) ou du type B (valeur nominale 200 NF) seront émises avec jouissance du 1<sup>er</sup> août 1961 au prix fixé, compte tenu de l'époque de l'émission, par un arrêté du Ministère des Finances pris en exécution de l'article 5 de l'arrêté du 2 novembre 1960.

ARTICLE 4. - Pour permettre à la Caisse des Dépôts d'assurer le service de l'emprunt, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue lui versera le premier juillet de chaque année au plus tard et ce, pendant neuf ans à compter de 1962, une somme de 114.865,5144 NF représentant l'annuité de l'amortissement de l'emprunt majorée, d'une part, de sa quote-part dans les charges résultant des commissions versées par le Groupement des Collectivités aux guichets domiciliaires et, d'autre part, de la rémunération prévue par l'article 2 du décret du 15 février 1954 à titre de participation forfaitaire aux frais de fonctionnement du Groupement des Collectivités, actuellement fixée à 0,15 % du montant définitif de l'emprunt.

.../



Toute somme non payée à la date de son exigibilité portera intérêt au profit de la Caisse des Dépôts aux taux de 6 % l'an.

ARTICLE 4 bis. - Le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue s'engage pendant toute la durée de l'emprunt à créer et à mettre en recouvrement en cas de besoin les impositions directes nécessaires pour assurer le paiement des annuités et charges visées ci-dessus.

La participation des collectivités publiques faisant partie du Syndicat est fixée ainsi qu'il suit :

Collectivités intéressées	Participation en capital	Participation en charge annuelle
Département du Nord 10 %	80.500 NF	II.486,55I440 NF
Ville de Lille 45 %	362.250 NF	5I.689,48I480 NF
Syndicat Intercommunal 45 % à raison de 0 NF 25 par habitant recensé en 1954 pour toutes les communes faisant partie de ce Syndicat.	362.250 NF	5I.689,48I480 NF

Le Syndicat s'engage, pendant toute la durée de l'emprunt à créer en cas de besoin à la charge des collectivités adhérentes, dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur, les impositions directes nécessaires pour couvrir la quote-part de celles-ci dans les charges annuelles.

Afin d'assurer le règlement des dépenses énumérées à l'article précédent, il sera inscrit au budget à partir de 1962 et jusqu'en 1970 en crédit de II4.865,5I44 NF qui sera gagé au moyen de fonds libres.

ARTICLE 5. - En outre seront couvertes au moyen de fonds libres les dépenses afférentes au règlement des frais d'émission de l'emprunt lesquels comprennent :

- a) les commissions allouées aux intermédiaires chargés du placement des titres ;
- b) les frais de publicité, s'il y a lieu.

ARTICLE 6. - Le Syndicat Mixte donne pouvoir à son Président en vue de passer avec la Caisse des Dépôts, gérante du Groupement des Collectivités pour le financement des travaux d'équipement, la convention prévue à l'article 3 du décret n° 54.164 du 15 février 1954.

A LILLE, le 7 avril 1961

Les Membres du Bureau,

(s) HENNAUX - NOTEBART.

LE PRESIDENT,

(s) VARLET.





SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 11 JANVIER 1963



Le 11 janvier 1963, à 10 heures, s'est réuni à la Préfecture, sous la présidence de M. VARLET, Vice-Président du Conseil Général, Vice-Président du Syndicat, le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de LILLE et de sa Banlieue.

Assistaient à la réunion :

- M. HENAUX, Adjoint au Maire de LILLE,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, HALBRON et MORIN, Experts du Syndicat,
- M. DUTILLEUL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. MAUPAS, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'étaient excusés :

- M. CONSTANT, Conseiller Général, Maire de FEIGNIES, Président,
- M. BEREUX, Adjoint au Maire de LILLE.

A l'ouverture de la séance il est donné lecture d'une observation de M. HENAUX sur le procès-verbal de la réunion du 16 octobre 1962.- M. HENAUX demande que page 5, dans le chapitre relatif au sectionnement le dernier paragraphe soit supprimé et qu'à la page 7 le paragraphe concernant l'aménagement des garages de la rue Lestiboudois soit modifié ainsi qu'il suit : "M. HENAUX signale que l'ouverture de l'Autoroute Ouest de LILLE est susceptible de provoquer des modifications de certains sens de circulation".

Le Syndicat Mixte prend acte de ces modifications.

1<sup>er</sup>/ Sectionnement :

Le nouveau sectionnement est appliqué depuis le 3 décembre 1962 ; une réclamation a été présentée concernant la fixation du sectionnement à la Place Cormontaigne, sur la ligne "H", alors qu'aucun arrêt n'est prévu à cet endroit ; cette anomalie a été rectifiée et le sectionnement a été reporté à l'arrêt de "l'Arbonnoise".

M. le Maire d'HELLEMES-lez-LILLE, de son côté, a demandé le rétablissement du chevauchement du sectionnement qui existe sur la ligne "B" entre la gare et la rue de Pologne ; la suppression de ce chevauchement résulte des critères qui ont déterminé le nouveau sectionnement et il n'est donc pas paru possible de donner satisfaction à la requête de M. le Maire d'HELLEMES-lez-LILLE.



M. HENNAUX a sollicité une révision du sectionnement appliqué sur les lignes "B" et "H" entre la Place A. Tacq et la Place du Général de Gaulle ; pour le parcours de la ligne "B" il est prévu 1 section alors que sur la ligne "H" le même trajet entraîne la perception de 2 sections.

M. HENNAUX insiste pour que le parcours Place A. Tacq - Place du Général de Gaulle de la ligne "H" soit ramené à 1 section.

M. HALBRON fait valoir que l'itinéraire par la ligne "B" - Place A. Tacq - Place du Général de Gaulle - correspond à un trajet de 3,250 km alors que les sections ont été basées sur des longueurs de parcours de 2,500 km; la situation normale voudrait donc que l'on revienne au paiement de 2 sections pour la ligne "B" ; cette proposition n'avait pas été retenue à l'époque afin de protéger les intérêts des usagers.

En outre, l'acceptation de cette requête risque de remettre en cause d'autres sectionnements pour lesquels des interventions ont été présentées telles celle de M. le Maire d'HELLETTES-lez-LILLE.

M. HENNAUX confirme la demande de la Ville de LILLE et il rappelle que le nombre considérable de prises en charge défavorise les usagers lillois.

M. COURTHEOUX propose d'examiner la possibilité de mettre une voiture supplémentaire provisoire sur la ligne "B".

M. VARLET estime que cette question devrait être revue à l'expiration d'une période d'essais de quelques mois qui permettra de déterminer exactement les modifications ou transformations qui devraient encore être apportées, en fonction des résultats de l'expérience et de l'économie générale de l'exploitation.

M. HENNAUX donne son accord pour attendre les conclusions de ces essais mais, dès maintenant, il maintient ses réserves.

En outre, il est rendu compte au Syndicat Mixte, de l'établissement d'un communiqué qui a été envoyé à la presse régionale pour expliquer aux usagers les conditions dans lesquelles la transformation du sectionnement est intervenue.

## 2<sup>e</sup>/ Prévisions du Fonds de Travaux pour 1963 :

Les prévisions du Fonds de Travaux 1963 ont été soumises à l'examen des Experts du Syndicat.

- Aspect technique : quelques observations ont été formulées : tout d'abord, en raison des difficultés de financement du Fonds de Travaux, il serait souhaitable que la Compagnie Générale Industrielle des Transports divise ses prévisions en 2 parties : l'une correspondant aux travaux urgents et indispensables, l'autre aux travaux utiles mais présentant un degré moindre d'urgence.

En ce qui concerne le matériel roulant ; après transformation de la ligne "I", le nombre total d'autobus nécessaires à l'exploitation du réseau suivant les conclusions de l'étude "bleue" est de 94 ; or, si l'on suit le programme de 1963, on arrive à un total de 98 autobus ; cette différence provient de l'achat de 11 autobus en 1961 pour remplacer les véhicules "Floirat" et "Renault" alors que le remplacement ultérieur, nombre pour nombre des véhicules "Chausson" et "Isobloc", n'aurait dû conduire qu'au renouvellement de 7 autobus ; il est donc proposé de ne commander que 7 véhicules au lieu de 11 au titre du programme de 1963.

Il est prévu également l'achat de 20 autobus pour la ligne "I" en vue de la transformation ; le Syndicat est d'accord sur ce chapitre.

Les experts demandent que soit renvoyé à un exercice ultérieur le remplacement des véhicules 2 CV et Simca (postes n° 10, 11 et 12) étant donné que ces voitures ont fait moins de 60.000 kilomètres.



Les postes n° 3 et 7 peuvent être supprimés car les essais d'embrayage électro-magnétique ne paraissent pas utiles et devraient d'ailleurs être garantis par le fournisseur.

En ce qui concerne la dépose des voies : le programme prévoit la dépose des lignes "C" ; "J" et "E" mais les frais indiqués par la C.G.I.T. paraissent un peu surélevés (le programme s'élève à 1.160.000 Fr ; 1.000.000 de Fr paraîtraient suffisants). - En raison des difficultés financières du Fonds de Travaux, le Syndicat est d'accord pour surseoir à ces travaux et pour ne faire exécuter que ceux appartenant urgents soit parce que le montant des dépenses d'entretien est très important, soit parce que les collectivités intéressées procèdent à la réfection de la voirie et qu'il est intéressant d'effectuer simultanément la remise en état de la route et la suppression des rails. Dans chaque cas, il appartiendra à la C.G.I.T. de procurer les justifications nécessaires au Syndicat Mixte qui prendra sa décision en fonction de l'économie du projet...

Eventuellement, les travaux de dépose pourraient être poursuivis systématiquement si des prêts à 20 ans pouvaient être obtenus.

En ce qui concerne le renouvellement des voies : le montant des travaux est de l'ordre de 176.745 Fr, montant de dépenses supérieur à celui de 1961 et il est demandé à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de réduire ce programme dans toute la mesure compatible avec la sécurité et de n'effectuer les travaux qu'en toute dernière extrémité sur les lignes à moderniser, c'est-à-dire "J", "E" et "I".

De même, certains travaux de génie civil proposés au programme de 1963 peuvent être différés et notamment les travaux relatifs à la construction du deuxième hangar (postes 71, 73, 74), au dallage de l'atelier de mécanique, à l'aménagement d'un local pour essais de moteurs Diésel, au chauffage du hangar, au carrelage de la station de graissage, au percement d'une 3ème porte à l'atelier de carrosserie, au chauffage de l'atelier de mécanique et à la modification des stores des bureaux de la Comptabilité (postes 65, 67, 76, 86, 88, 89 et 95).

En effet, une visite aux installations de la Compagnie des Tramways "L'Electrique LILLE-ROUBAIX-TOURCOING" a permis de constater que les hangars n'étaient pas chauffés ; cet aménagement pourra éventuellement être revu dans l'avenir si la nécessité s'en fait sentir.

Le poste n° 91 concernant l'élargissement du passage couvert menant à l'atelier de mécanique doit pouvoir être supprimé si des interdictions de stationnement, convenablement placées, sont décidées pour la rue Roland.

Le poste n° 92 relatif au lavage des autobus sera à préciser lorsque le fournisseur sera connu étant donné que la dépense dépasse 100.000 Fr.

En ce qui concerne l'outillage et le mobilier : les Experts ont demandé des précisions complémentaires et ils sont amenés à proposer le refus des postes n° 109 (bacs à batterie sur isobloc), 121 (plate-forme pour remplacer les rampes du hangar, la voiture échelle pouvant suffire), 123 (affûteuse), 129 et 130 (commande de casiers et de meubles), 151 (fourniture d'un groupe électrogène), 142 (poste de soudure), 155 (appareil à plastifier les documents).

Pour le renouvellement de l'outillage il est apparu que l'estimation des biens repris à l'inventaire était assez élevée pour ne pas envisager le remplacement de certains outillages dans les circonstances actuelles (ce sont les postes n° 157, 158, 160, 165, 166, 168, 170, 172, 173, 176, 177, 178 et 179).

Le Syndicat Mixte est d'accord sur l'ensemble de ces observations et sur la lettre adressée le 21 décembre 1962 à la Compagnie Générale Industrielle des Transports.

.../...



- Aspect financier : les Experts sont amenés à attirer l'attention des membres du Syndicat sur l'insuffisance de la dotation du Fonds de Travaux qui nécessite l'examen de dispositions spéciales.

Pour l'année 1962, le solde du compte travaux sera à peu près nul, les dépenses et les recettes s'équilibrant.

Pour l'année 1963, les prévisions s'établissent ainsi qu'il suit :

- Recettes :

- Emprunts autorisés et dont la réalisation est actuellement sollicitée du Groupement des Emprunts Unifiés par l'intermédiaire de la Caisse des Dépôts et Consignations .....	4.369.000 Fr --
- Dotation par prélèvement sur les recettes d'exploitation .....	2.300.000 Fr --
- Vente de mitraille .....	100.000 Fr --
TOTAL .....	<u>6.769.000 Fr --</u>

- Dépenses :

- Paiement de l'annuité de rachat du matériel à la C.G.I.T. ....	856.000 Fr --
- Paiement des intérêts des emprunts réalisés .... (en réalité 914.006,84 Fr)	700.000 Fr --
- Programme de renouvellement (matériel roulant, voies et outillage) .....	1.115.400 Fr --
- Programme de modernisation (matériel roulant, génie civil, outillage, mobilier, dépose des voies et poste de lavage) .....	4.493.400 Fr --
- Frais d'émission de l'emprunt de 1963 et remboursement de l'annuité .....	760.000 Fr -- (en principe le remboursement de l'annuité n'est à prévoir qu'en 1964)
TOTAL .....	<u>7.924.800 Fr --</u>

Le montant des dépenses est donc supérieur au montant des recettes à escompter.

Toutefois, il y a lieu de différencier les dépenses susceptibles d'être payées par emprunts, des autres dépenses ; les travaux pouvant être couverts par la réalisation d'un emprunt s'élèvent à 4.493.000 Fr alors que le prêt autorisé est de 4.369.000 Fr.- Il sera possible d'équilibrer ce chapitre compte tenu de certains travaux pouvant être différés, tels que la dépose des voies.

Les autres dépenses concernant le règlement de l'annuité de rachat, le remboursement des annuités d'emprunts et le paiement du programme de renouvellement du matériel, s'élèvent à "3.431.000 Fr" environ alors que les recettes (vente de mitraille et prélèvement sur les recettes d'exploitation) ne sont évaluées qu'à 2.400.000 Fr.

Il y a donc une différence à combler et pour laquelle il y a lieu de rechercher une solution ; deux possibilités à examiner : soit augmenter les recettes, soit diminuer les dépenses.

L'augmentation des recettes, c'est-à-dire l'augmentation du pourcentage de prélèvement ou l'augmentation des tarifs ne peut être envisagée sans déséquilibrer l'exploitation.



La diminution des dépenses ne peut porter sur les dépenses obligatoires, c'est-à-dire le paiement de l'annuité de rachat dont le délai est fixé contractuellement et le remboursement des annuités d'emprunts ; de même, les dépenses de renouvellement sont limitées au strict nécessaire.

Les solutions possibles sont donc les suivantes :

- a) report de la modernisation, c'est-à-dire report en 1966 (après achèvement du paiement du rachat du matériel) de la transformation de la ligne "I" ; cette formule est susceptible d'économiser les frais d'émission et de remboursement d'annuités de l'emprunt correspondant.

En 1963-1964 et 1965, le solde des sommes disponibles pour le renouvellement sera de l'ordre de 844.000 Fr par an, ce qui doit permettre de couvrir le renouvellement des voies, d'outillage et des autobus ; en 1966 l'indemnité de rachat ne sera plus que de 215.000 Fr et il restera donc 1.486.000 Fr pour payer les opérations de renouvellement et les annuités d'emprunts de la ligne "I" si cette modernisation était reportée en 1966.

- b) maintien de la modernisation : si l'on conserve le rythme prévu pour la modernisation, la charge des annuités d'emprunts est de l'ordre de 1.064.000 Fr pour 1963 et 1.520.000 Fr après 1963 ; le maintien des annuités de rachat à leur taux actuel laisse à la disposition des travaux de renouvellement une somme d'environ 84.000 Fr pour 1963, 234.000 Fr pour 1964 et 1965, 876.000 Fr pour 1966 et 1.090.000 Fr pour 1967 ; cette étude financière démontre qu'il ne sera pas possible de renouveler les autobus entre 1963 et 1965 ; il y aurait donc lieu d'envisager un relai financier soit auprès d'un organisme bancaire, soit auprès des constructeurs d'autobus, soit auprès des Pouvoirs Concédants.

Les Experts ont, en outre, conclu à la nécessité d'accélérer, plutôt que de freiner, la modernisation du réseau étant donné que le maintien de deux sortes d'exploitation entraîne des dépenses supplémentaires en matériel, en outillage et en personnel puisque les tramways nécessitent l'utilisation des sous-stations électriques, des rails, trolleys et de deux agents par voiture.

Le Syndicat Mixte prend acte du rapport dont il vient de lui être donné lecture.- Il estime que cette question doit faire l'objet d'une étude très approfondie par chaque Pouvoir Concédant et il demande d'une part aux Experts de fournir des justifications chiffrées sur l'intérêt de maintenir et même d'augmenter le rythme de la transformation et, d'autre part, à la Compagnie Générale Industrielle des Transports d'examiner avec les constructeurs et les organismes bancaires les dispositions qui pourraient être prises pour obtenir un relai financier afin de déterminer, d'une manière précise, la nature et l'importance d'une aide éventuelle de l'Autorité Concédante.

En vue de pouvoir saisir les Assemblées de ces difficultés en temps utile, il y aurait lieu de présenter des conclusions définitives pour la fin du mois de février.

3<sup>e</sup>/ Perception des droits de publicité apposée sur le kiosque situé Place de la Gare à LILLE :

Lors de précédentes réunions et notamment d'une audience accordée par M. le Maire de LILLE le 5 février 1962, le Syndicat Mixte avait demandé que la perception des droits de publicité apposée sur le kiosque situé Place de la Gare à LILLE, soit faite au bénéfice du Syndicat étant donné que cet ouvrage est mis à sa disposition par la Ville de LILLE pendant la durée de l'exploitation et donc que les frais d'entretien seront supportés par le compte d'exploitation.

A ce sujet, M. HENNAUX souhaite que ce kiosque soit repeint.

.../...



La Ville de LILLE, par lettre du 24 novembre 1962, a précisé que l'Administration Municipale était d'accord pour verser, à partir de la seconde période triennale, c'est-à-dire le 1er mai 1963, le montant des frais de publicité déterminé par le bail passé avec la Société COPEL le 28 mars 1961 avec effet au 1er mai 1960.- Toutefois, la Ville de LILLE indiquait que ce règlement devait être effectué au profit de la Compagnie Générale Industrielle des Transports, car c'est à cette compagnie et non au Syndicat Mixte que le kiosque, comme les autres installations fixes nécessaires à l'exploitation du réseau des tramways, est affermé.

Le Syndicat Mixte ne peut accepter cette deuxième clause ; en effet, en application des statuts du Syndicat, il est bien précisé que la Ville de LILLE mettra à la disposition du Syndicat Mixte, à titre gracieux, les installations fixes et les immeubles qui lui sont revenus à l'expiration de la convention du 20 août 1926 ; en outre, la Ville de LILLE n'a plus à connaître la C.G.I.T. puisque le Syndicat Mixte s'est substitué à l'ancien Pouvoir Concédant et que c'est le Syndicat qui a affermé le réseau.- Le montant des frais de publicité devra donc être versé au compte du Syndicat Mixte qui, ensuite, effectuera le règlement à la Compagnie Générale Industrielle des Transports suivant les dispositions de la convention.

M. MAUPAS signale qu'il a pris contact avec le Service Contentieux de la Ville de LILLE qui a accepté la thèse du Syndicat Mixte.

M. HENNAUX déclare ignorer ce changement de position du Service Contentieux et il en prend acte.

#### 4<sup>e</sup>/ Installation du garage :

##### a) Extension :

Il est rendu compte au Syndicat Mixte des résultats de l'enquête d'utilité publique qui a été ouverte à la Mairie de LILLE en vue de l'acquisition de terrains appartenant au Domaine Privé de l'Etat (Génie Militaire) et qui sont nécessaires à l'agrandissement des garages.

Le Génie Militaire a fait valoir que ces terrains avaient fait l'objet d'une première expropriation suivant une déclaration d'utilité publique du 12 juillet 1859 et que le terrain avait reçu la désignation pour laquelle l'expropriation avait été sollicitée ; le Génie Militaire indiquait que selon le Code commenté de l'Expropriation par M. BERAUD, les immeubles déjà expropriés ne peuvent l'être à nouveau tant du moins que la première expropriation subsiste ; M. HALLIEZ, désigné en qualité de Commissaire-enquêteur, estime dans ces conditions qu'il ne lui est pas possible de donner un avis favorable à l'acquisition, par le Syndicat Mixte, de la bande de terrains de 6 mètres de largeur et de 178 mètres de longueur, située entre la rue Roland et le Boulevard de Lorraine.- Cependant, il estime que le refus opposé par l'Autorité Militaire à la cession de la vente de terrains, s'il est fondé en droit, n'est pas justifié en fait.

/ privé

Le Syndicat Mixte constate cependant que les terrains expropriés font toujours partie du Domaine de l'Etat ; dans ces conditions, il souhaite que la question de droit soit tranchée et il demande que la procédure d'expropriation soit poursuivie.

##### b) Modernisation :

Au cours de la dernière réunion, il avait été exposé que les propositions présentées par l'Entreprise TELLIER pour la construction du nouveau hangar, en remplacement des installations existantes, avaient été soumises à l'avis du Bureau Sécuritas qui avait demandé que les caractéristiques de l'implantation des massifs en béton destinés à supporter les piliers des fermes de la charpente soient révisées afin d'augmenter les garanties de sécurité.

.../...



De même, la C.G.I.T. avait signalé les réserves formulées par M. le Directeur Départemental du Ministère de la Construction tendant à imposer un retrait d'alignement afin d'augmenter la visibilité.- Le Syndicat Mixte est intervenu auprès de M. le Directeur Départemental qui a bien voulu, par lettre du 6 décembre 1962, supprimer ses réserves étant entendu que l'entrée des véhicules s'effectuerait par la rue Roland et la sortie par le Boulevard de Lorraine.

A ce sujet la Compagnie Générale Industrielle des Transports a fait part de certaines difficultés de circulation qui seront soumises à l'agrément de la Ville de LILLE.

A la suite des observations formulées par le Bureau SECURITAS, la commande du hangar n'a pu être passée qu'en novembre 1962 ; or, l'Entreprise TELLIER sollicite une revalorisation de ses prix de l'ordre de 14 % en un an ; l'offre était chiffrée, au début de l'année 1962, à 382.000 Fr et il est demandé actuellement un complément de 59.000 Fr.

Le Syndicat Mixte estime que cette demande de réajustement ne peut être acceptée et il souhaite qu'un nouvel appel d'offres soit lancé et qu'un cahier des charges très précis sur les conditions techniques et financières de réalisation soit établi.- Il désire notamment qu'il soit veillé à la rédaction de clauses de variations de prix et de fixation de délais lesquels l'entrepreneur reste lié par son offre.

En outre, il invite la C.G.I.T. à reprendre l'examen de cette affaire en fonction des prescriptions qui avaient été prévues dans le cahier des charges car il lui semble que la légèreté du bâtiment soit imputable à une étude défectueuse de l'Entreprise TELLIER qui devrait alors supporter les conséquences du retard apporté à l'exécution des travaux et des modifications de sécurité exigées par le Bureau SECURITAS.

5<sup>o</sup>/ Examen des comptes des 2ème et 3ème trimestres 1962 du Fonds de Travaux :

Pour le compte du 2ème trimestre 1962 il a été demandé à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de supprimer des frais d'études qui n'avaient pas à être supportés par ce fonds ; la C.G.I.T. a tenu compte des observations formulées par les Experts.- En outre, il a été demandé d'établir un compte spécial indépendant du "compte magasin" consacré uniquement aux rails.

En effet, le magasin de la Compagnie Générale Industrielle des Transports achète les rails au prix du marché du jour de dépose et les revend au Syndicat Mixte.- Or, ce prix est susceptible de variations entre le jour de la dépose et la date de leur réutilisation et il peut donc y avoir une différence entre le prix de vente "magasin/Syndicat Mixte" et le prix de vente "Syndicat Mixte/extérieur".

Le compte du 3ème trimestre 1962 n'a soulevé aucune observation particulière de la part des Experts.

Le Syndicat Mixte est donc d'avis d'approuver les résultats de ces deux trimestres.

6<sup>o</sup>/ Examen de la liste des biens remis par la Ville de LILLE au Syndicat :

Cette liste vient d'être déposée à la date du 5 décembre 1962 au Syndicat Mixte et les Experts sont actuellement en train de l'étudier ; leur rapport sera établi pour la prochaine réunion du Syndicat ; ensuite, le document pourra servir de base pour l'inventaire qui est prévu par les statuts du Syndicat Mixte.

.../...



7<sup>o</sup>/ Aménagement de la ligne "A" :

Cet aménagement a été mis en service le 5 décembre dernier ; les dispositions retenues ont reçu l'accord des membres du Syndicat à l'exception des représentants de la Ville de LILLE qui y sont opposés en raison du report de la desserte des "Bois-Blancs".

Le prolongement, sur SEQUEDIN, a été réalisé à partir du 2 Janvier 1963.

Il y aura lieu de juger, d'ici quelque temps, des résultats de ces essais.

8<sup>o</sup>/ Approbation de la convention du 20 mars 1960 et de l'avenant du 13 novembre 1961 :

Il est rendu compte de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.- La convention et l'avenant sont actuellement approuvés tacitement.

9<sup>o</sup>/ Difficultés de circulation :

La C.G.I.T. et le Comité d'Entreprise ont attiré tout particulièrement l'attention sur les difficultés de circulation aux heures de pointe qui ne permettent plus aux véhicules de respecter les horaires ; pour remédier à ces difficultés, la Compagnie Générale Industrielle des Transports a prévu, à partir du 17 décembre 1962 pour les tramways (lignes "B", "H", "I", "J" et "K") et du 20 décembre 1962 pour les autobus (lignes "L", "M" et "A") certaines dispositions qui permettent, par un léger desserrage des fréquences où le trafic le permet, de renforcer par 2 tramways et 1 autobus supplémentaires à deux agents, les tronçons de lignes les plus encombrés ; elle a également renforcé l'effectif de contrôleurs et 5 d'entr'eux sont plus spécialement chargés de la régularité des lignes à poste fixe.

M. HENAUX confirme que dans les services municipaux compétents l'étude du problème de la circulation et du stationnement dans le centre de la Ville se poursuit et qu'un plan sera bientôt soumis à l'agrément de l'Administration Municipale.

Il demande à MM. DUPAIGNE et LAUDAT de faire parvenir, le plus tôt possible, aux services de la voie publique, les suggestions qu'ils auraient à présenter à ce sujet.

10<sup>o</sup>/ Extension de la zone urbaine :

Le Syndicat rappelle à nouveau la nécessité de prévoir l'extension de la zone urbaine en vue de permettre la desserte de quartiers périphériques et notamment de la nouvelle Cité Scientifique de LILLE en cours d'édification.

Il appartiendra à la C.G.I.T. de présenter aussi rapidement que possible une étude complète des lignes dont elle peut envisager le renforcement et l'extension.

De même, il avait été prévu d'établir une correspondance au carrefour des "Quatre Chemins" avec les lignes des transporteurs routiers afin d'assurer la desserte de la Cité Hospitalière de LILLE ; M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a autorisé la Société NARGUET & Cie à effectuer, pour une période de six mois, un essai entre RAIMBEAUCOURT et la Cité Hospitalière et le Syndicat Mixte invite la Compagnie Générale Industrielle des Transports à examiner si la correspondance existant actuellement peut prendre en charge les voyageurs utilisant la ligne des Etablissements NARGUET et se



rendant à la Cité Hospitalière ; éventuellement, il demande que la C.G.I.T. puisse prendre toutes mesures pour aménager cette correspondance en vue d'en rendre compte au Ministère des Travaux Publics et des Transports et de maintenir ainsi la clause de sauvegarde en faveur du réseau affermé.

11<sup>e</sup>/ Installation de panneaux de signalisation :

La C.G.I.T. signale qu'elle est toujours en pourparlers avec les entreprises de publicité afin de compenser les travaux d'infrastructure par la taxe de publicité.- De même, le dépliant à l'usage des voyageurs sera établi après la modernisation des lignes "J" et "E".

Le Syndicat rappelle qu'il avait désiré qu'un plan du réseau de transports soit au moins affiché à la Gare ; la Compagnie Générale Industrielle des Transports a pris contact avec la S.N.C.F. à ce sujet.

12<sup>e</sup>/ Contrat d'assurances :

Il est rendu compte aux membres du Syndicat des demandes actuellement adressées à différentes compagnies d'assurances en vue de couvrir la responsabilité civile du Syndicat en cas d'accidents causés à ses membres ou occasionnés par eux dans l'exercice de leur mission.

13<sup>e</sup>/ Frais de M. MISSON : (aménagement des garages)

Le Syndicat avait demandé, en raison du refus présenté par le Génie Militaire de céder au Syndicat Mixte des terrains faisant partie du Doamne Privé de l'Etat, de poursuivre l'expropriation de ces parcelles afin de permettre une extension des garages dans lesquels sont remisés les autobus ; les formalités à accomplir comprennent notamment l'établissement de documents cadastraux et M. MISSON, Géomètre-Expert, a été chargé de ces recherches cadastrales.- Le montant de ses frais de mission s'élève à 216 Fr et le Syndicat Mixte autorise le paiement de cette dépense sur le crédit prévu au Budget de 1962, sous le chapitre de dépenses imprévues.

14<sup>e</sup>/ Itinéraire de la ligne "4" :

Le Syndicat Mixte est d'accord sur les propositions de la Compagnie Générale Industrielle des Transports pour l'emprunt de l'itinéraire par le Grand Boulevard.

x

x

x

Le Syndicat Mixte informe la C.G.I.T. des différentes conclusions qu'il a adoptées et qui concernent notamment l'établissement et le financement du Fonds de Travaux 1963, la construction du nouveau garage et l'extension de la zone urbaine.

.../...



La Compagnie Générale Industrielle des Transports indique également que M. le Maire de MARCQ-en-BAROEUL a sollicité de la Compagnie "L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING" la création d'un nouveau service entre LE QUESNE et les ROUGES BARRES ; cet itinéraire intéresse à 80 % le réseau de "L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING" et à 20 % celui de la Compagnie Générale Industrielle des Transports.- Le service comprendrait 5 allers-retours le samedi après-midi et la ville de MARCQ-en-BAROEUL s'est engagée à en couvrir le déficit.

Le Syndicat Mixte demande à la C.G.I.T. de faire toutes réserves sur ses droits auprès de la Compagnie des Tramways "L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING" pour le cas où l'aménagement actuel subirait des modifications susceptibles de lui causer préjudice.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 13 heures.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : HENAUX

LE PRESIDENT,

signé : VARLET



3ème Division

4ème Bureau

C.G.I.T. -  
PL/CV.

C.A. 6/58I



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 26 MARS 1963

Le 26 Mars 1963, à 10 heures, 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, Vice-Président du Conseil Général,
- M. NOYBART, Député, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- M. HENAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, HALBRON et MORIN, Experts du Syndicat,
- M. DUPONT, Chef de Section Principal, chargé du Service du Contrôle des Voies Ferrées d'Intérêt Local,
- M. MAUPAS, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'était excusé :

- M. BEREUX, Adjoint au Maire de LILLE.

A l'ouverture de la séance M. CONSTANT souhaite la bienvenue à M. l'Ingénieur en Chef DREYFUS qui assiste pour la première fois aux travaux du Syndicat Mixte.

Il passe ensuite à l'examen des questions inscrites à l'ordre du jour.

I - MODERNISATION DU RESEAU -

Selon les prévisions annexées au traité d'affermage, la modernisation du réseau de transports de la région lilloise, par substitution des autobus aux tramways, doit s'échelonner jusqu'en 1968.

Sont déjà transformées les lignes "A", "G", "K", "L", "R", "X", "V" et "C" ; les lignes "J" et "E" doivent être équipées d'autobus dès cette année ; la modernisation de la ligne "I" est prévue pour 1964 et celle des lignes "B" et "H" pour 1968.



M. DREYFUS attire l'attention du Syndicat sur les conséquences de l'établissement du 5ème Plan de modernisation et d'équipement ; ce plan qui couvrira la période 1966-1970 devra être préparé dès 1964 ; il est prévu qu'un chapitre important sera consacré à l'équipement urbain et il lui paraît donc indispensable que l'agglomération lilloise puisse bénéficier des crédits et subventions qui seront alloués pour l'exécution de ces travaux ; toutefois, ces opérations d'aménagement urbain sont obligatoirement liées à la modernisation du réseau de transports faute de quoi aucun travail efficace ne pourrait être entrepris dans le centre de LILLE et en particulier sur les places de la Gare et du Général de Gaulle.

En outre, la rigidité d'exploitation des tramways congestionne très sérieusement la circulation aux heures de pointe et interdit l'aménagement d'une infrastructure routière rationnelle.

L'étape de modernisation de 1962 sera réalisée en 1963 compte tenu des difficultés d'obtention des emprunts et on peut penser que la dernière étape de 1968 serait reportée à la fin du 5ème Plan.

Cet étalement des travaux serait susceptible d'avoir des conséquences extrêmement fâcheuses puisqu'elles interdiraient la possibilité d'octroi de subventions au titre du 5ème Plan pour la rénovation de l'infrastructure urbaine.

M. DREYFUS estime souhaitable que le programme de modernisation puisse être accéléré en fonction de nouvelles combinaisons financières à rechercher afin de permettre de coordonner les opérations locales avec les prévisions du 5ème Plan.

M. HALBRON souligne également les avantages de cet avancement des travaux qui permettrait d'obtenir une uniformisation des conditions d'exploitation et une diminution des frais de fonctionnement et des dépenses d'entretien et de personnel.

Il y aura lieu de rechercher les conditions de financement de cette modernisation et notamment de trouver un relai financier permettant d'assurer le remboursement anticipé des annuités de rachat du matériel à la Compagnie Générale Industrielle des Transports.

M. HENNAUX demande à être saisi de propositions précises qui permettraient de chiffrer les répercussions financières de cette opération.

M. NOTEBART désire savoir si le personnel embauché par la C.G.I.T. est bien adapté à la transformation du réseau.

Il émet quelques réserves sur la remise en état des routes nationales.

Le Syndicat Mixte, après discussion, décide par 4 voix favorables et 1 abstention de donner son accord de principe à une modernisation accélérée des transports et il mandate les Experts pour proposer une formule de financement. La réalisation d'un emprunt, dont l'autorisation serait à solliciter de l'Administration Centrale, lui paraît être la méthode la plus intéressante pour régler le montant des annuités de rachat.

M. HENNAUX indique que son abstention ne doit pas être considérée comme un avis défavorable mais qu'il entend saisir à nouveau ses collègues de la Ville de LILLE de cette affaire compte tenu des avantages qui ont été exposés par M. DREYFUS et par M. HALBRON dans le cadre du 5ème Plan.



## II - FINANCEMENT DU PROGRAMME DE TRAVAUX DE L'EXERCICE 1963 -

M. HALBRON commente son rapport du 25 Février 1963 : la Compagnie Générale Industrielle des Transports, en raison de l'insuffisance de la dotation budgétaire du fonds de travaux, a ventilé le programme de 1963 en 3 classes correspondant aux travaux indispensables et urgents, aux travaux nécessaires à l'exploitation et aux travaux pouvant être reportés sans inconvénient.

Les dépenses de modernisation se répartissent ainsi qu'il suit :

- 610.020,-- F pour le programme immobilier
- 2.889.300,-- F pour le matériel roulant.

L'emprunt autorisé couvre cette évaluation.

Le montant des travaux de renouvellement, compte tenu du règlement des frais d'amortissement des emprunts contractés par le Syndicat et de l'annuité de rachat à la C.G.I.T., est chiffré à 2.681.800 F et les recettes à provenir du prélèvement de 15,5 % sur les recettes d'exploitation et de la vente de mitraille s'élèvent à 2.400.000 F - Le déficit de 1963 sera donc très faible - de l'ordre de 281.800 F - et pourra être reporté sur l'exercice 1964.

Il ne paraît donc pas y avoir de difficultés pour l'année 1963 et les renouvellements pourront être effectués sans aide des Pouvoirs Concédants.

La C.G.I.T. a sollicité le remplacement de 11 autobus, soit 4 autobus supplémentaires pour lesquels le Syndicat Mixte donne son accord sous réserve, toutefois, de l'engagement de la Compagnie Générale Industrielle des Transports d'assurer la desserte des quartiers des "Bois-Blancs" et de "la Cessoie" qui permettra également de relier le lotissement "Jean-Mermoz".

En attendant, ce lotissement sera desservi par la ligne "X".

En conclusion, le programme d'achat des autobus pour 1963 est de 20 autobus pour la ligne "I", 7 autobus de renouvellement, 4 autobus pour les relations supplémentaires et 1 autobus suivant le prix proposé et les disponibilités.

## III - COMMANDE DES AUTOBUS -

M. HALBRON précise que la Société BROSSEL a accepté un pré-financement sous réserve d'être payée en francs belges ; le remboursement devrait être opéré en 5 ans au taux de 5,65 %.

Afin de ne pas établir un nouveau marché, il est proposé d'inclure dans la commande le nombre de 6 autobus qui sera nécessaire en 1964 pour le renouvellement.

D'autre part, les Experts vérifieront le montant du taux d'intérêts et la C.G.I.T. est invitée à réclamer à la Maison BROSSEL le détail des remboursements et leur échelonnement.

## IV - COMPTE SPECIAL TRAVAUX - RESULTATS DU 4ème TRIMESTRE 1962 -

M. HALBRON n'a pas d'observations à présenter sur les résultats du 4ème trimestre 1962 du fonds spécial travaux ; il a également procédé à un examen du compte ouvert à la Trésorerie Générale.

## V - RESULTATS DU COMPTE D'EXPLOITATION 1962 -

Le montant du solde créditeur est de 199.000 F et il n'atteint pas la valeur minimale fixée par la convention au titre de la rémunération de la société exploitante ; cette valeur devrait être égale à 352.000 F.



La période de grève de 3 mois, qui est intervenue en 1962, ainsi que la modification du sectionnement, rendent difficiles toutes comparaisons avec l'exercice 1961.

En conclusion, ce compte d'exploitation en soulève pas d'objections particulières.

Pour les deux premiers mois de l'exercice 1963 la situation est bonne ; malgré les difficultés dues au verglas, qui ont empêché la sortie des autobus pendant plusieurs jours, les recettes de janvier s'élèvent à 1.436.000 F, soit 1 % de plus qu'en 1962 et celles de février à 1.275.000 F, soit 5 % de plus qu'en 1962.

Le trafic est supérieur à celui constaté précédemment, mais il faut attendre plusieurs mois car cette augmentation a été provoquée par les circonstances atmosphériques.

La diminution de perception est de l'ordre de 3 % contre 5 à 7 % qui était prévue à la suite du changement de sections.

#### VI - AMENAGEMENT DES GARAGES -

La Compagnie Générale Industrielle des Transports peut actuellement lancer l'appel d'offres pour ces aménagements.

Pour répondre à une proposition qui avait été faite par les représentants de la Ville de LILLE, M. HALBRON indique que le hangar métallique est plus avantageux que la construction en béton précontraint lorsqu'il s'agit d'un hangar sur appui. - L'économie est de 20 %.

#### VII - INVENTAIRE DES BIENS MIS A LA DISPOSITION DU SYNDICAT PAR LA VILLE DE LILLE -

Cette liste a été examinée par les Experts et elle ne donne lieu à aucune observation particulière sous réserve de la remise au Syndicat de quelques kiosques non mentionnés et dans la mesure où ils sont nécessaires à l'exploitation, notamment le kiosque de la Place du Général Leclerc.

#### VIII - PERCEPTION DES FRAIS DE PUBLICITE APPOSEE SUR LE KIOSQUE DE LA PLACE DE LA GARE A LILLE :

M. MAUPAS prendra contact à ce sujet avec le receveur de la Ville de LILLE.

#### IX - AMENAGEMENT D'HORAIRES AUX HEURES DE POINTE :

Le Syndicat donne son accord aux propositions établies par la Compagnie Générale Industrielle des Transports pour l'aménagement des horaires de certaines lignes de tramways et autobus ("B", "H", "I", "J", "L" et "5") en vue d'améliorer la circulation aux heures de pointe.

M. HENAUX indique que la municipalité de LILLE étudie une possibilité de modifier les heures de travail afin de permettre un étalement de la période de pointe.

#### X - REALISATION DE L'EMPRUNT 1963 -

Il est donné lecture au Syndicat Mixte de la lettre du 4 Février 1963 de la Caisse des Dépôts et Consignations selon laquelle celle-ci accepterait de négocier deux prêts d'un montant de 3.420.000 F amortissables en 10 ans et de 940.000 F amortissables en 19 ans ; les annuités doivent être garanties par les collectivités assurant le Pouvoir Concédant.



XI - CONTRAT D'ASSURANCES -

Le Syndicat Mixte décide de contracter une assurance auprès de la Compagnie "MUGNIER & MOTTE" ; cette assurance couvrira la responsabilité civile du Syndicat ainsi que les accidents qui pourraient parvenir à ses membres dans l'exercice de leur mission. - Le Syndicat autorise son Président à signer les contrats à intervenir.

La prime annuelle pour la responsabilité civile est de 40 F par an + les impôts ; la prime pour l'assurance individuelle est de 42,50 F par personne et par an + les impôts.

XII - BUDGET DE 1963 -

Le Syndicat Mixte adopte les propositions du budget de 1963 s'élevant à

	<u>Dépenses</u>	<u>Recettes</u>	<u>Excédent</u>
- Section ordinaire	415.877,04	431.156,46	15.279,42
- Section extraordinaire	4.822.218,03	4.822.218,03	néant
TOTAL .....	<u>5.238.095,07</u>	<u>5.253.374,49</u>	<u>15.279,42</u>

XIII - COMPTE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE 1962 -

En l'absence de son Président, le Syndicat Mixte approuve le compte administratif de 1962 qui se chiffre à :

- Recettes totales .....	4.670.628,03 F
- Dépenses totales .....	4.579.781,18 F
Excédent de clôture .....	<u>90.846,85 F</u>

XIV - QUESTIONS DIVERSES -

Il est rendu compte de la suite donnée à différentes questions intéressant :

a) la délimitation de la zone urbaine :

La C.G.I.F. est chargée de procéder à une étude complète des lignes dont le renforcement ou l'extension serait souhaitable en raison de la construction de nouveaux quartiers.

b) l'installation d'un sens unique rue Solferino à LILLE :

Le Syndicat prend acte de la modification du tracé de la ligne "L" qui entraîne un kilométrage supplémentaire quotidien de 14,150 km.

c) la prise en charge des frais de peinture de signalisation aux endroits de stationnement des autobus :

Le Syndicat Mixte estime qu'en application de l'instruction générale sur la signalisation routière du 30 Avril 1955, cette dépense doit être supportée par la Ville de LILLE.

d) la taxation du fonds de garantie :

Le Syndicat Mixte prend acte de la taxation du fonds de garantie étant donné que celui-ci est alimenté par un prélèvement de 50 % de l'excédent du compte d'exploitation et qu'il constitue actuellement une prévision et non un remboursement de déficit antérieur.



e) l'installation de panneaux de signalisation :

La Compagnie Générale Industrielle des Transports indique qu'elle est en pourparlers avec une maison de publicité qui prendra en charge les dépenses d'infrastructure ; le contrat serait de 10 ans et pendant les 3 premières années la société n'aurait pas à payer de redevance, compte tenu de la prise en charge des travaux d'installation des panneaux ; le montant de la rémunération serait calculé sous la forme d'une ristourne sur les recettes de publicité.

Le Syndicat demande à la C.G.I.T. de prendre contact avec les différentes communes intéressées pour obtenir leur accord sur la forme à donner à cette publicité ; il désire également que la société de publicité prenne l'engagement d'assurer l'entretien du matériel.

La Compagnie Générale Industrielle des Transports rend compte au Syndicat qu'elle a également été saisie d'un projet de construction d'aubettes par une firme de publicité ; le Syndicat estime que le concessionnaire devrait s'entendre avec les communes pour cette installation et que celles-ci, restent libre de décider des dispositions à prendre ; éventuellement, les collectivités seraient propriétaires des installations qui n'appartiendraient pas au Syndicat.

f) la desserte de la Cité Hospitalière :

Le Syndicat Mixte demande instamment que les décisions qui devront intervenir à ce sujet au titre de la coordination tiennent compte de la priorité qui doit être accordée aux lignes exploitées par la C.G.I.T. et de la clause de sauvegarde qui peut être opposée aux transporteurs afin de maintenir le trafic du service public.

g) la création de services de ramassage scolaire :

Le Syndicat Mixte prend connaissance d'une lettre de la C.G.I.T. du 5 Mars 1963 relative aux conditions de financement des services réguliers et des services spéciaux de ramassage scolaire. Il souhaite que les dispositions actuellement retenues par le Ministre de l'Education Nationale puissent être modifiées afin que tous les services assurant des transports d'écoliers puissent bénéficier des subventions de l'Etat.

h) le sectionnement :

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports a approuvé, par décision du 13 Mars 1963, l'avenant intervenu le 1er Décembre 1962 et fixant les nouvelles conditions de sectionnement du réseau.

x

x x

Le Syndicat Mixte demande à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de poursuivre l'étude des différentes questions qui ont été examinées.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12 h 45.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : VARLET  
NOTEBART  
DUCROCQ  
HEMLUX

LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LILLE  
ET DE SA BANLIEUE.

---

REUNION DU 26 MARS 1963

XIV - QUESTIONS DIVERSES -

.....

i) Desserte de SECLIN après 21 heures :

Le Conseil Municipal de SECLIN a demandé que les samedis, dimanches, et jours de fêtes, la ligne d'autobus assurant la liaison GARE DE LILLE - WATTIGNIES, puisse être prolongée jusqu'à SECLIN après 21 heures.

La commune de SECLIN ne faisant pas partie du Syndicat Intercommunal et le service demandé ne paraissant pas rentable, le Syndicat Mixte ne pourrait émettre un avis favorable à cette extension du service que dans la mesure où la Municipalité de SECLIN pourrait prendre en charge le déficit.

x

x

II





SYNDICAT MIXTE

Au cours de leur réunion du 15 Juin, les experts ont étudié le compte d'exploitation prévisionnel de 1963 et examiné les mesures à prendre pour maintenir son équilibre.

Ces mesures furent consignées dans le rapport du 18 Juin établi par M. HALBRON :

"La C.G.I.T. prévoyant un déficit du compte d'exploitation a demandé au Syndicat de prendre des mesures visant à résorber ce déficit.

#### I - CAUSES DU DEFICIT -

Pour comprendre les causes du déficit, il faut se reporter aux derniers mois de 1962 : lors de l'application du nouveau sectionnement, la C.G.I.T. avait refusé de proposer une majoration des tarifs. Nous avons alors proposé de majorer les tarifs d'environ 7 %, surtout pour compenser le manque à gagner dû au nouveau sectionnement.

Les résultats des quatre premiers mois de 1963 montrent une perte d'unités de perception se montant à 5,4 % et qui peut se décomposer en :

- |  |       |
|--|-------|
| - Baisse du nombre de voyageurs                        | 2,4 % |
| - Baisse du nombre d'unités de perception par voyageur | 3 %   |

Il ne reste donc qu'environ 1,5 % de disponible pour compenser les majorations de salaires survenues en 1962.

Dès le début de 1963, même si les conditions économiques étaient restées les mêmes, on devait s'attendre à un déficit pour l'année en cours.

Or, en 1963 sont survenues :

- Une hausse des prix de gros et en particulier de l'électricité ;
- Une hausse des salaires de 5,75 % en trois paliers, s'ajoutant à une augmentation des congés payés évaluée à 1 % des salaires.

Il devenait donc probable qu'à moins de prendre les mesures appropriées l'Exercice 1963 serait fortement déficitaire.

Comme d'habitude nous avons dressé un compte d'exploitation prévisionnel en Annexe 1.

Ce compte ne présente pas une grande précision car l'Exercice 1962 a été perturbé par les grèves ; les comparaisons sont donc très difficiles à faire.

- les recettes et les dépenses autres que salaires ont été obtenues en comparant pour les années précédentes les recettes et dépenses du 1er Trimestre aux recettes et dépenses de l'année entière ;
- les dépenses de salaires sont évaluées à partir de celles de 1962 ;
- ce tableau montre que pour 1963 on doit s'attendre à un déficit d'exploitation de 700.000 F environ.

#### II - MOYENS DE COMBLER CE DEFICIT -

##### A/ - Sectionnement -

C'est le moyen de choix proposé par la C.G.I.T. Comme il a déjà été modifié récemment, nous jugeons difficile de revenir en arrière avant d'avoir essayé tous les autres moyens.

.../...



"B/ Réorganisation interne -

- Service à un agent

La ligne 4 doit être mise en service le 1er août 1963. L'économie correspondante se montera à 70.000 F pour les cinq mois à courir.

- Services du Dimanche.

Si la modification des horaires est acceptée par le Syndicat Mixte, elle permettra d'économiser 12.500 F.

- Service de foire

Une économie de 12.500 F a été réalisée.

- Services du soir

La C.G.I.T. se propose de supprimer tous les services après 22 h 15 sauf les samedis, dimanches et veilles de fête.

L'économie prévue est de 48.500 F.

- Atelier

Nous avons demandé à la C.G.I.T. d'étudier la possibilité de travailler à deux postes afin d'obtenir une meilleure utilisation des appareils et une moindre immobilisation des autobus.

Ce point est encore à l'étude.

L'ensemble de ces mesures est à l'étude et, si elles sont acceptées, amènera une économie de 140.000 F.

Il restera donc à trouver :

$$700.000 \text{ F} - 140.000 \text{ F} = 560.000 \text{ F.}$$

C/ - Anénagement des tarifs -

Pour trouver cette somme, nous ne voyons qu'une majoration modérée des tarifs.

Cette majoration suivant celle de la S.N.C.F. et nettement inférieure pourra être acceptée par les usagers sans que l'on observe une chute de trafic trop importante. Nous estimons que c'est un choix inéluctable afin d'éviter que la différence des dépenses et des recettes ne s'accroisse trop et ne puisse plus être comblée que par des méthodes néfastes (subventions) ou trop brutales (arrêt de lignes ou modifications de sectionnement).

La modification proposée est la suivante :

- Tarif de détail - Inchangé à 0,50 F pour 1 section
- Tarif général - 1 carte de 24 cases à 5 F en augmentation de 4,17 %
- Tarif réduit des usagers réguliers - 1 carnet de 6 tickets d'une section à 3,90 F en augmentation de 8,33 %
- Tarif spécial - Fusion avec le T.R.U.R., ce qui correspond à 13,73 % d'augmentation.

Le prix moyen de l'unité de perception passera de 0,1741 à 0,1840 : il sera en augmentation de 5,7 %.

En année pleine la recette supplémentaire brute sera de 854.000 F soit 530.000 F nets après avoir été 38 % de charges proportionnelles aux recettes.

Sur une période de six mois, de Juillet à Décembre, on peut espérer récupérer 260.000 F.

Nous voyons donc que cette augmentation, calculée sans chute de trafic est assez modérée.

.../...



"Il est inutile à notre avis d'aller plus loin car en 1964 les économies dues aux aménagements divers et au service à un agent sur la ligne 4 joueront à plein et celle due à la ligne 1 commencera à jouer.

Il faudra néanmoins réenvisager la situation au début de 1964 quand seront exactement connus les résultats de l'Année 1963... "

x

x

x

A la demande de la Ville de Lille, le Président du Syndicat Mixte a retiré cette question de l'ordre du jour de la réunion du 24 Juin afin de permettre à l'Administration municipale de préciser sa position sur les différents points suivants :

- Le Desserrement des horaires du Dimanche ;
- La suppression des services du soir après 22 h 15 ;
- L'augmentation des tarifs ;
- La suppression du tarif scolaire.

x

x

x

- I Le desserrement des horaires du dimanche a été présenté dans le cadre des horaires d'été.

Cette mesure ne doit pas nuire beaucoup aux usagers qui continuent toujours à être desservis sur toutes les lignes à une fréquence légèrement réduite. D'ailleurs, depuis le 20 Mai, ces horaires sont à l'essai et aucune réclamation n'a été enregistrée à ce sujet.

Il ne semble pas que l'administration municipale puisse émettre un avis défavorable sur ce point.

- II La suppression des services du soir après 22 h 15 les jours ouvrables, est préconisée par la C.G.I.T. et son comité d'Entreprise. Elle paraît techniquement souhaitable. Les comptages effectués par la C.G.I.T. font apparaître des coefficients de remplissage de véhicules extrêmement réduits entre 22 h et les derniers départs (vers 23 h 30).

Par exemple :

<u>Ligne L</u> - vers Marquette	moenne voyageur :	11
vers Lille	" "	2,33
<u>Ligne X</u> - vers Lambersart	" "	5,75
vers Lille	" "	0,8
<u>Ligne n° 3</u> - Wattignies - Wambrechies	" "	6,60
<u>Ligne n° 5</u> - Lille vers Cimetière du Sud	" "	9,50
Cimetière du Sud vers Lille	" "	3,30
<u>Ligne B</u> - Place A. Tacq vers Hellemmes	" "	9,1
Hellemmes vers Place A. Tacq	" "	11,2
<u>Ligne E</u> - Lille vers carrefour Destoop	" "	7,4
Carrefour Destoop vers Lille	" "	1
<u>Ligne H</u> - Lille vers Haubourdin	" "	13,5
Haubourdin vers Lille	" "	2

.../...



<u>Ligne I</u> - Mons-en-Baroeul vers Lomme	moyenne voyageur :	15,3
Lomme vers Mons-en-Baroeul		7,4
<u>Ligne J</u> - Lille vers Marcq-en-Baroeul	" "	12,60
Marcq-en-Baroeul vers Lille		4,66

Ces valeurs sont extrêmement faibles pour des véhicules capables de contenir une centaine de personnes et dans ces conditions, il ne fait pas de doute que la suppression du service après 22 h 15 apparaisse comme souhaitable. Pour une perte de recette négligeable, il serait possible de réaliser une diminution appréciable des dépenses d'exploitation.

D'autre part, les comptages montrent que cette mesure affectera principalement les habitants des communes suburbaines. Les lillois seront les moins intéressés.

Cependant, l'administration municipale pourrait émettre un avis défavorable sur la suppression du service de nuit qui ne tient plus compte du caractère de service public que doit présenter cette concession. Il est difficile d'imaginer une ville de notre importance privée de transport en commun le soir dès 22 h.

Tout au plus, elle pourrait admettre que de nouveaux horaires lui soient proposés avec une fréquence diminuée en vue d'économiser quelques voitures.

Un service de nuit moyennant ou peu étoffé, est préférable que pas de service du tout. L'important dans ce cas serait que les heures de passages aux points d'arrêt soient scrupuleusement respectées par les agents de la C.G.I.T.

### III

A la suite des grèves de 1962, un protocole d'accord a été signé le 3 Avril 1963 entre la direction de la C.G.I.T. et son personnel. Il prévoit une revalorisation des rémunérations opérée en 3 paliers égaux fixés aux 1er Avril, 1er Juillet et 1er Octobre 1963. L'accord aboutit à une augmentation de 5,75 % des dépenses de rémunérations, soit d'environ 480.000 F en année pleine. Pour 1963, il surcharge l'exercice en cours que de la moitié de cette somme, mais cet exercice est déjà affecté par l'augmentation des salaires de 1962.

Il ne paraît pas judicieux de suivre la proposition de la C.G.I.T. de réduire la longueur des sections d'un sectionnement qui vient seulement d'être mis en vigueur au mois de Décembre 1962. (D'ailleurs, ce seraient probablement les lillois les plus atteints par l'opération).

D'autre part, cela équivaut à une augmentation du prix des transports car si le coût de la section ne change pas, le nombre de sections à payer pour aller d'un point à un autre du réseau augmentera.

Il semble donc que le réajustement des tarifs soit préférable. Il prévoit :

- tarif détail : pas de changement
- tarif général : la carte passe de 3 F à 5 F.
- T.R.U.R. : le carnet d'une section passe de 3,60 à 3,90 F
- " 2 sections " de 5,40 à 5,85 F
- " 3 sections " de 7,20 à 7,80 F
- " 4 sections " de 9,00 à 9,75 F
- " 5 sections " de 10,80 à 11,70 F
- tarif spécial : supprimé.

.../...



Si l'administration municipale n'était pas favorable au principe de l'augmentation des tarifs elle serait virtuellement engagée dans la voie des subventions.

IV

Dans la proposition de relèvement des tarifs on note la disparition du tarif scolaire et spécial qui serait assimilé au T.R.U.R. (tarif réduit des usagers réguliers).

Or, actuellement, le tarif scolaire et spécial offre une réduction de 5,14 % par rapport au T.R.U.R.

Amener le tarif scolaire au niveau du nouveau T.R.U.R. revient à le majorer de 13,73 % ce qui paraît abusif par rapport aux autres catégories de tarifs.

Certes il a toujours été dans les intentions du Syndicat de supprimer le tarif privilégié. C'est un principe car les bénéficiaires de ce tarif ne représentent que les 3 % environ de l'ensemble des usagers.

Tel qu'il est proposé le réajustement des tarifs donnera une recette supplémentaire brute de 854.000 F par année pleine.

En supposant que le tarif scolaire soit maintenu et augmenté dans les mêmes proportions que le T.R.U.R. - c'est-à-dire, de 8,33 % au lieu des 13,73 % résultant de sa suppression - la recette supplémentaire brute descendrait à 837.000 F soit 17.000 F de moins.

L'augmentation moyenne de l'unité de perception passerait de 5,697 % à 5,580 %.

L'Administration municipale pourrait, cependant, demander le maintien du tarif scolaire en proposant une solution moyenne :

Le carnet de 7 tickets de une section, actuellement au prix de 4 F, passerait à 4,40 F, soit une augmentation de 10 %.

L'assimilation du tarif scolaire au T.R.U.R. se ferait ainsi progressivement.

Hôtel de Ville, le 27 Juin 1963.



ANNEXE I.

D E P E N S E S		R E C E T T E S	
Recettes prévisionnelles au I.I.1963		Recettes trafic	15.300.000
Salaires et charges	6.040.000	Recette Publicité	30.000
Energie	1.140.000		<u>15.330.000</u>
Matières	1.790.000		
Assurances	1.700.000		
	<u>12.670.000</u>		
Dotation	2.370.000		
Redevance	100.000		
Intérêt statutaire	130.000		
Frais généraux	230.000		
Excédent minimal	230.000		
	<u>15.730.000</u>		
Majoration salaires	260.000		
Matières et divers	20.000	Insuffisance	<u>700.000</u>
TOTAL	..... 16.030.000	TOTAL	..... 16.030.000



3ème Division

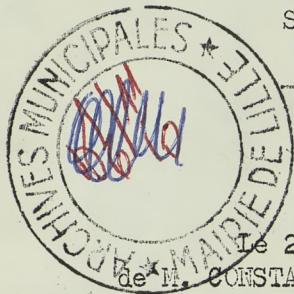
4ème Bureau

34 - CGIT -



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE  
LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 24 JUIN 1963



Le 24 Juin 1963, à 10 heures, 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, Vice-Président du Conseil Général,
- M. NOTEBART, Député, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- M. HENNAUX, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. ROUSSEAUX, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. DUPONT, Chef de Section Principal chargé du service du Contrôle des Voies Ferrées d'Intérêt Local,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, MORIN et HALBRON, Experts du Syndicat,
- M. SAEME, représentant M. MAUPAS, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'était excusé :

- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE.

M. le Président souhaite la bienvenue à M. ROUSSEAUX, Adjoint au Maire de LILLE qui remplacera, au sein du Syndicat Mixte, M. BEREUX, démissionnaire pour raisons de santé. Le Syndicat Mixte prend acte que la Ville de LILLE est représentée par MM. HENNAUX et ROUSSEAUX, Adjoint au Maire de LILLE.

Il passe ensuite à l'examen de l'ordre du jour :

- AMENAGEMENT DES GARAGES DE LA RUE LESTIBOUDOIS :

Lors de la réunion du 11 Janvier 1963, il a été rendu compte au Syndicat Mixte que les propositions présentées par l'Entreprise TELLIER pour la construction du nouveau hangar, en remplacement des installations existantes, avaient été soumises à l'avis du Bureau Sécuritas qui avait demandé une révision des caractéristiques de l'implantation des massifs en béton destinés à supporter les piliers des fermes de la charpente afin d'augmenter les garanties de sécurité. L'Entreprise TELLIER avait alors majoré ses prix de près de 15 % en portant le montant du marché à 470.000 F au lieu de 382.000 F ; le Syndicat avait estimé que cette demande de révision du marché ne pouvait être acceptée et il avait invité la Compagnie à procéder à un nouvel appel d'offres ; il avait notamment souhaité qu'un cahier des charges très précis sur les conditions techniques et financières de réalisation soit établi et qu'il soit veillé particulièrement à la rédaction des clauses de variation des prix et de fixation des délais pendant lesquels l'entrepreneur reste lié par son offre.

Au cours de sa réunion du 26 Mars 1963, le Syndicat Mixte avait en outre maintenu son agrément à un hangar métallique dont la construction paraît économiquement plus avantageuse que le hangar en béton précontraint lorsqu'il s'agit d'un hangar sur appui ; suivant l'avis des Experts, l'économie pouvait être de l'ordre de 20 %.

.../...



Le nouvel appel d'offres a été lancé selon un devis-programme élaboré par le Service des Ponts et Chaussées et soumis à l'agrément préalable des Experts au mois d'avril 1963 ; 29 entreprises ont été consultées dont 22 pour un hangar en charpente métallique et 7 pour un hangar en béton précontraint. - Il a été précisé dans le cahier des charges que les soumissionnaires demeureraient engagés par leurs offres jusqu'au 4 Juillet 1963. Le délai d'exécution est fixé à 8 mois à partir de la date d'ouverture du chantier et il est prévu une pénalité de 200 F par jour de retard.

La Compagnie Générale Industrielle des Transports a reçu 11 réponses pour le hangar en charpente métallique, 2 réponses pour le hangar en précontraint et 1 réponse pour une construction en bois collé.

Les Experts ont procédé à l'examen de ces offres et il ressort que le type de bâtiment en béton précontraint reste plus cher que la construction métallique et dépasse 500.000 F ; par contre, les prix des charpentes métalliques vont de 409.740 F à 538.000 F et l'entreprise la moins disante demande un prix global forfaitaire de 409.740 F et propose un délai d'exécution de 6 mois. Il s'agit de l'Entreprise BROWAEYS à ROUBAIX.

L'économie réalisée sur le projet présenté par les Etablissements TELLIER est de l'ordre de 50.000 F.

Après examen des conclusions des Experts, le Syndicat Mixte donne son accord pour passer la commande de construction du hangar à la Société BROWAEYS à ROUBAIX.

M. HALBRON fait en outre état de la visite d'un représentant de la Société ROBERTSON qui a proposé un bardage en métal recouvert, d'un aspect plus agréable que celui du fibro-ciment. Toutefois, ce bardage est d'un prix assez élevé et le Syndicat Mixte maintient donc la décision d'un bardage en fibro-ciment.

- LISTE DES BIENS REMIS GRATUITEMENT PAR LA VILLE DE LILLE AU SYNDICAT MIXTE POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU :

La liste des biens est arrêtée par le Syndicat Mixte ; elle sera signée par chaque partie contractante.

- FOURNITURE DES AUTOBUS :

A la date du 15 Juin 1963 la C.G.I.T. avait reçu 11 autobus et il restait donc à fournir par la Maison BROSSEL 9 autobus.

Le retard à la livraison est de l'ordre de 700 journées et l'application de la clause de pénalités prévue par le marché entraînera le versement d'une indemnité de l'ordre de 60.000 F.

Le Syndicat indique que les pénalités de retard doivent être versées au propriétaire du matériel, c'est-à-dire au Syndicat Mixte ; le Syndicat peut ensuite allouer à la Compagnie Générale Industrielle des Transports une partie de cette indemnité en vue de créditer le compte d'exploitation si des raisons impérieuses, telles qu'un déficit d'exploitation, le justifient. A ce moment là il appartiendra à la Compagnie d'en faire officiellement la demande.

- FINANCEMENT DES AUTOBUS DU PROGRAMME 1964 :

Lors de sa réunion du 23 Mars 1963, le Syndicat Mixte avait demandé de prendre contact avec les Etablissements BROSSEL afin d'envisager le préfinancement des autobus qui seront livrés au titre du programme de modernisation et il avait recommandé qu'il soit veillé au taux d'intérêts réclamé.

Les Etablissements BROSSEL consentiraient un préfinancement sur la valeur d'achat de 12 autobus pour 80 % du montant total et le prêt serait accordé pour une durée de 8 ans au taux effectif de 5,948 %.

Cette société accepterait en outre un abattement de 1.000 F par véhicule pour une tranche supplémentaire de 12 véhicules qui serait jointe à la commande des 32 autobus dont le principe a été retenu au titre de l'année 1963.



Le Syndicat Mixte donne son accord à ces propositions et accepte qu'il soit commandé 32 autobus aux Etablissements BROSSEL dont 12 par préfinancement ainsi que 12 autres véhicules destinés au renouvellement dont 7 au titre de 1963 et 5 au titre de 1964.

M. HENNAUX demande au sujet de la desserte de la région d'ANNAPPES qu'une enquête soit effectuée afin de déterminer les besoins de cette ligne en véhicules étant donné qu'un certain nombre d'étudiants sont déjà motorisés.

M. DREYFUS précise que l'aménagement de la Cité Scientifique de LILLE-ANNAPPES amènera une vie secondaire très active autour de cette cité et que le trafic à prévoir sera suffisamment important.

- ETABLISSEMENT DES HORAIRES DE LA LIGNE 4 :

A partir du 1er août 1963 la ligne 4 sera mise en service ; elle se substituera à la ligne "J" Place du Général de Gaulle - MARCQ-en-BAROEUL, à la ligne "E" Mairie de RONCHIN - Gare de LILLE et à la ligne "L" MARQUETTE - Place de la République à RONCHIN.

Les horaires proposés par la Compagnie ne soulèvent pas d'objections ; on note une diminution de la desserte de la Mairie de FACHES, car l'autobus assurant cette relation n'aura plus à effectuer la liaison avec le carrefour DESTOOP ; par contre, on note une forte augmentation de la desserte de ce carrefour par suite de la construction d'un nouveau lotissement.

En ce qui concerne la bretelle vers MARCQ-en-BAROEUL, il y aura lieu d'examiner les résultats d'exploitation en vue de déterminer le coefficient de rentabilité.

- REDUCTION DES SERVICES DE NUIT :

En vue de réduire le déficit du compte d'exploitation qui, suivant les prévisions établies par la Compagnie Générale Industrielle des Transports, paraît devoir être chiffré à environ 770.000 F à la fin de l'exercice 1963, la société a proposé certaines mesures dont une diminution des dépenses par la réduction des services de nuit autobus.

La C.G.I.T. demande de supprimer les services du soir à partir de 22 heures les jours ouvrables, à l'exclusion des samedi et veilles de fêtes.

L'économie qui en résultera serait, pour la période du 1er août au 31 décembre 1963, évaluée approximativement à 50.000 F.

S'agissant avant tout d'un service public, les représentants de la Ville de LILLE et du Syndicat Intercommunal, demandent de vouloir bien surseoir à toute décision car les collectivités qu'ils représentent n'ont pu encore prendre position.

- AUGMENTATION DES TARIFS :

Un accord est intervenu entre la Compagnie Générale Industrielle des Transports et son personnel pour une majoration des salaires par paliers au 1er avril, 1er juillet et 1er octobre 1963. L'augmentation des dépenses concernant ce chapitre sera de l'ordre de 5,75 %, soit environ 480.000 F pour un exercice.

L'examen des résultats des quatre premiers mois de l'année 1963 révèle une perte d'unités de perception de 5,4 % et il ne reste donc que 1,5 % disponible sur l'augmentation de tarifs de 7 % consentie en novembre pour compenser les majorations de salaires survenues depuis 1962. - A cette revalorisation des salaires s'est jointe une hausse des prix de gros et en particulier de l'électricité et une augmentation de la durée des congés payés évaluée à 1 % des salaires.

En résumé, le déficit total peut donc être chiffré à environ 700.000 F.

La C.G.I.T. a demandé au Syndicat Mixte d'envisager une diminution des sections. La réorganisation de la ligne 4, des services de Foire et des services du dimanche permet d'escompter une économie totale de 95.000 F ; la suppression des services de nuit en semaine amènerait une réduction de dépenses de 48.500 F.



M. HALBRON a invité la C.G.I.T. à faire travailler les ateliers à deux postes afin d'obtenir une meilleure utilisation des appareils et une immobilisation moindre des autobus ; cette question est encore à l'étude.

Si l'on considère que le montant total des économies de fonctionnement est de l'ordre de 140.000 F, pour un déficit d'exploitation prévisible de 700.000 F, c'est une recette complémentaire de 560.000 F qu'il faut rechercher. Il est donc proposé une majoration moyenne des tarifs de l'ordre de 5,7 % ce qui permettra, en année pleine, une recette supplémentaire nette de 530.000 F.

Ce relèvement des tarifs serait appliqué sur le tarif général, le tarif réduit des usagers réguliers et le tarif spécial, c'est-à-dire que le tarif scolaire serait fusionné avec le tarif réduit des usagers réguliers.

M. NOTEBART et M. HENNAUX demandent qu'il soit sursis à statuer mais, en raison de l'urgence d'une décision, il est donné mandat par le Syndicat au Président ou au Vice-Président pour prendre une décision en fonction des avis qui seront formulés par la Ville de LILLE et le Syndicat Intercommunal pour le 10 Juillet prochain.

M. DREYFUS souligne que la question d'une nouvelle modification du sectionnement peut être mise à l'étude et qu'il appartiendra à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de présenter des propositions à ce sujet.

- REVENTE DES TRAMWAYS :

Il est sollicité l'avis du Syndicat sur les conditions de revente des tramways ; une demande avait été faite par une société étrangère mais aucune décision n'est intervenue jusqu'à présent et M. NOTEBART demande de mettre à prix, à valeur de mitraille, et d'adjuger à l'entreprise la mieux disante.

Le Service du Contrôle des V.F.I.L. adressera à la compagnie une liste des ferrailleurs.

- PERCEPTION DE LA REDEVANCE DE PUBLICITE SUR LE KIOSQUE SITUE PLACE DE LA GARE A LILLE :

M. HENNAUX indique que le Conseil Municipal a décidé, lors de sa séance du 10 Juin 1963, de résilier le bail contracté avec la société publicitaire au 30 avril 1963.

Le Syndicat prend acte de cette décision et il souhaite qu'un nouveau projet soit établi par la C.G.I.T. et soumis à l'acceptation de la ville de LILLE au titre des caractéristiques techniques de la publicité.

M. NOTEBART rappelle également le versement, par la Ville de LILLE au Syndicat Mixte, de la redevance perçue depuis le 1er janvier 1960 au 30 avril 1963.

M. HENNAUX demande que la Ville de LILLE soit saisie officiellement de cette requête.

- INSTANCE INTRODUCTIVE DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LILLE :

Le Syndicat souhaite connaître la suite réservée à la requête introductive d'instance déposée devant le Tribunal Administratif par la Ville de LILLE pour déterminer la propriété d'immeubles dont la destination n'a pas été précisée à l'expiration de la concession la liant à la Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue (T.E.L.B.).

M. HENNAUX indique que la société défenderesse n'a pas encore déposé son mémoire en réponse et le Syndicat demande à M. HENNAUX de vouloir bien inviter les Services Contentieux de la Ville de LILLE à solliciter du Président du Tribunal Administratif de LILLE l'inscription de cette affaire au rôle d'une des plus proches audiences de la rentrée.



- COMPTE D'EXPLOITATION ET FONDS DE TRAVAUX POUR LE PREMIER TRIMESTRE 1963 :

M. HALBRON signale que les dépenses d'exploitation pour le 1er trimestre 1963 s'élèvent à 3.214.000 F soit une augmentation de 4,5 % sur l'année précédente et les recettes à 4.015.000 F, soit une augmentation de 2,3 % - L'excédent du compte d'exploitation se monte donc à 75.000 F soit 2,21 % des recettes hors fonds travaux.

L'examen du fonds de travaux, pour le même trimestre, ne soulève aucune observation.

M. NOTEBART souhaiterait toutefois que le chapitre relatif à la publicité soit plus important et que des efforts soient faits dans ce sens.

- MISE EN PLACE DE PANNEAUX DE SIGNALISATION :

La C.G.I.T. précise qu'elle n'a pu obtenir, à ce jour, des propositions définitives de la part de l'entreprise consultée et le Syndicat Mixte propose que la Compagnie Générale Industrielle des Transports procède elle-même à cet aménagement au fur et à mesure de l'équipement des lignes.

- EXTENSION DE LA ZONE URBAINE :

Ces extensions concernant la commune d'ANNAPPES, la zone à bâtir de LA CESSOLE à SAINT-ANDRE et l'agglomération de QUESNOY-sur-DEULE.

Le Syndicat Mixte donne son accord aux propositions de la C.G.I.T. et son Président adressera une lettre au Service des Ponts et Chaussées en vue d'engager la procédure prévue par les décrets sur la coordination des transports.

- DESSERTE DU LOTISSEMENT JEAN MERMOZ PAR LA LIGNE "X" :

Le Syndicat Mixte a donné son accord à la desserte de ce lotissement mais celle-ci reste subordonnée à certains aménagements dépendant de la ville de LILLE : remise en état de la rue de Lille, observation du stationnement alterné Avenue de Jussieu, installation d'une nouvelle interdiction de stationner aux deux extrémités de cette avenue.

- DESSERTE DE LOOS-ENNEQUIN PAR LA LIGNE 5 :

Le Syndicat avait donné un avis favorable à cette desserte mais il est constaté que cette ligne est peu rentable ; la C.G.I.T. doit procéder à une enquête afin de déterminer si le service peut être maintenu.

- CONTRAT D'ASSURANCES :

Le Syndicat Mixte avait accepté, lors de sa séance du 23 Mars 1963, de contracter une assurance auprès de la Compagnie MUGNIER & MOTTE pour couvrir la responsabilité civile du Syndicat ainsi que les accidents qui pourraient survenir à ses membres dans l'exercice de leur mission.

Cette assurance couvre cependant les membres du Syndicat jusqu'à l'âge de 65 ans et le Président est autorisé à signer l'avenant qui doit intervenir pour reculer cet âge à 70 ans.

- APPLICATION DES HORAIRES D'ETE :

Le Syndicat Mixte a donné son accord aux propositions qui ont été présentées en vue de l'application des horaires d'été.

- REALISATION D'UN EMPRUNT EN 1964 EN VUE DE L'ACCELERATION DE LA MODERNISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS :

Lors de sa séance du 23 Mars 1963, le Syndicat Mixte avait donné son accord à l'accélération de la modernisation du réseau de transports en raison de la possibilité de renouveler l'infrastructure urbaine au titre du 5ème Plan.



La ville de LILLE a confirmé cet accord et il est rendu compte au Syndicat qu'une intervention a été faite à la fois par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et par les services préfectoraux auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports afin d'obtenir au titre de l'année 1964 un emprunt pour permettre le paiement des annuités de rachat par ce moyen de financement et faciliter ainsi la transformation du réseau.

- DESSERTE DE LA CITE HOSPITALIERE :

Il est rendu compte des conclusions du Comité Technique Départemental des Transports qui donnent satisfaction à la demande du Syndicat en vue de maintenir les clauses de sauvegarde en faveur de la C.G.I.T. pour la desserte de la Cité Hospitalière par les entreprises de transport routier de voyageurs.

La C.G.I.T. est avisée des décisions du Syndicat Mixte sur les questions énoncées ci-dessus et plus personne ne demandant la parole la séance est levée à 12 h 45.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : VARLET  
NOEBART  
HENIAUX  
ROUSSEUX

LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT

P.S. : TARIFS : La Ville de LILLE et le Syndicat Intercommunal ont donné leur réponse le 10 Juillet dernier: accord pour le relèvement moyen de 5,7 % mais maintien du tarif scolaire et des services de nuit les jours ouvrables.





SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 26 SEPTEMBRE 1963

Le 26 Septembre 1963, à 15 heures, 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, Vice-Président du Conseil Général,
- M. DUCROCCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- MM. HENAUX et ROUSSEAU, Adjointes au Maire de LILLE,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- MM. HALBRON, BRUNET, COURTHEOUX et MORIN, Experts du Syndicat,
- M. BRILLION, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

x

x

x

Tout d'abord le procès-verbal de la réunion du 24 Juin 1963 est adopté; il y aura lieu toutefois, d'apporter une rectification, le nombre d'autobus devant être commandés s'élevant à 42 au lieu de 44.

M. le Président passe ensuite à l'examen de l'ordre du jour.

1<sup>o</sup>/ REDUCTION DES SERVICES DE SOIREE LES JOURS OUVRABLES :

La Compagnie Générale Industrielle des Transports avait proposé, par mesure d'économie, de supprimer en semaine, sauf les samedis et veilles de fêtes, les services de soirée après 22 heures.

Lors de sa réunion du 24 Juin 1963, le Syndicat avait demandé de surseoir à toute décision en vue de connaître la position des représentants de la Ville de LILLE et du Syndicat Intercommunal et cette disposition n'a été appliquée, à partir du 1er Août 1963, qu'à titre d'essai avec certaines modifications; c'est ainsi qu'il était prévu deux derniers départs spéciaux à 22 h 45 et 23 h 30 du centre de LILLE afin de desservir la banlieue sur quatre circuits principaux :

- circuit 1 : GARE DE LILLE - LOMME Avenue de la République (indicatif 11) ;
- circuit 2 : GARE DE LILLE - Mairie de LOOS (indicatif 12) ;
- circuit 3 : LILLE Grand'Place - P.I. de Douai, P.S. d'Arras et P.S. des Postes (indicatif 13) ;
- circuit 4 : LILLE Grand'Place - Douane de Fives - Dépôt du Lion d'Or - Mairie de LA MADELEINE (indicatif 14).



A la suite d'une réclamation présentée par la ville d'HELLEMMES-LILLE et la Ville de LILLE, une nouvelle étude a été effectuée et une amélioration des services est proposée à l'agrément du Syndicat.

Il a d'abord été constaté que l'occupation moyenne des voitures a augmenté et que la fuite de trafic a été limitée.

Les modifications pourraient être les suivantes :

- indicatif 11 : prolongé jusqu'au P.I. de LOMME à 22 h 45 et jusqu'à la Place du Maréchal Leclerc à LOMME à 23 h 30 ;
- indicatif 12 : prolongé jusqu'à la Place Thiers à LOOS à 22 h 45 et jusqu'à la Place Franeaux à HAUBOURDIN à 23 h 30.

Pour ces deux lignes, le premier trajet est raccourci en raison du temps nécessaire à l'autobus pour revenir pour le dernier départ au centre de LILLE.

- indicatif 13 : inchangé ;
- indicatif 14 : modifié - Grand'Place - rue Faidherbe à HELLEMMES et rue du Général de Gaulle à MONS - Grand'Place ;
- indicatif 15 : nouveau circuit créé en vue de desservir la banlieue nord-est de LILLE et le quartier du Vieux-Lille par LA MADELEINE, MARCQ, MARQUETTE, SAINT-ANDRE, LILLE.

Ces propositions présentent une amélioration très sensible par rapport aux précédentes tout en maintenant un allègement des services susceptible de permettre une économie d'exploitation.

M. HENLUX souhaite obtenir un délai afin de soumettre ces nouvelles propositions à l'avis de la municipalité lilloise et, en attendant, il confirme la position prise antérieurement par la ville de maintenir les services tels qu'ils existaient avant le 1<sup>er</sup> août 1963.

M. DUCROCQ, de son côté, donne son accord puisqu'il s'agit d'une amélioration par rapport à la situation actuelle pour l'application de ce nouveau service étant entendu que, si des changements devaient intervenir, l'affaire pourrait être revue par le Syndicat Mixte.

M. DREYFUS propose que les nouveaux itinéraires soient mis en service jusqu'à nouvel ordre si la Ville de LILLE donne son assentiment et à titre d'essai si celle-ci est appelée à formuler des observations.

M. CONSTANT demande de retenir cette suggestion qui laisse toute liberté pour l'avenir et qui facilite dès maintenant les relations de soirée.

M. COURTHEOUX évoque alors le problème de la tarification des services de nuit et cette question sera discutée avec les représentants de la C.G.I.T.

Il demande également que le public soit informé de la création de ces services et que leur indication soit différente des services de jour et fasse bien apparaître le service spécial.

A la suite de la discussion avec la Compagnie Générale Industrielle des Transports, les propositions sont retenues et elles seront mises en application à partir du 7 Octobre prochain ; il sera perçu pour ces services spéciaux une seule section au prix du tarif de nuit qui deviendra applicable pour les véhicules partant du terminus après 22 heures.



2°/ MISE EN SERVICE D'AUTOBUS SUR LA LIGNE "H" LES DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS :

La C.G.I.T. avait proposé de mettre des autobus en service sur la ligne "H" les dimanches et jours fériés dans le cadre de sa politique d'économie.

Cette question est liée à l'organisation des services de soirée mais il est précisé, par M. HALBRON, que la mise en circulation d'autobus le dimanche n'est pas faite au détriment des services de soirée car ce sont les fréquences retenues pour la journée qui permettent un certain pourcentage de postes libres et donc l'organisation de services d'autobus.

3°/ SECTIONNEMENT :

Les Experts ont étudié les propositions présentées le 9 Juillet 1963 sur les possibilités de sectionnement. Une formule de sectionnement qui permet de définir les sections en partant de cercles d'un rayon de 2 km et 4 km, ayant pour centre la Place du Général de Gaulle, paraît intéressante. - Le Syndicat lui donne un préjugé favorable en vue, éventuellement, d'examiner les conditions d'application dans l'avenir si cela était nécessaire.

4°/ AMÉNAGEMENT DES GARAGES DE LA RUE LESTIBOUDOIS :

Le marché a été passé avec la Société BROWAEYS à ROUBAIX pour la construction du hangar moyennant un prix global forfaitaire de 409.740 Fr. - Toutefois, M. HALBRON signale qu'il y aura lieu d'ajouter une dépense de 3.000 Fr en raison d'un déplacement de câbles d'Electricité de France dont l'emplacement n'avait pas été signalé à la société.

En ce qui concerne les fondations et le bardage du hangar, la Compagnie Générale Industrielle des Transports a lancé un appel d'offres auprès de plusieurs entreprises et il est proposé au Syndicat Mixte, compte tenu des résultats de cet appel d'offres, de retenir l'Entreprise RATEAU pour les fondations moyennant un prix de 42.500 Fr et l'Entreprise LAPOUILLE pour le bardage moyennant un prix de 20.300 Fr.

En outre, le Conseil Départemental d'Hygiène, lors de l'examen du dossier, a demandé de prévoir une aération qui permette de renouveler l'air 3 fois par heure.

L'entreprise la moins disante est la Société BROUVAEYS-CHAMARD pour le prix de 13.440 Fr auquel s'ajoutent les frais de montage évalués à 6.930 Fr.

M. HALBRON saisit également le Syndicat d'une demande de la C.G.I.T. en vue de l'installation de deux nouvelles cuves de gas-oil d'une capacité unitaire de 25 m<sup>3</sup>. - En effet, la Compagnie Générale Industrielle des Transports dispose actuellement de 4 citernes de 25 m<sup>3</sup> soit 100 m<sup>3</sup> qui lui donnent une autonomie de marche d'environ 15 jours ; l'augmentation du stockage permettrait de porter cette autonomie à 22 jours.

Le coût des travaux est chiffré à 19.000 Fr et leur réalisation immédiate permettra de profiter des aménagements nécessaires à l'installation du troisième poste de distribution.

Le Syndicat donne son accord aux propositions qui lui sont faites pour les fondations et le bardage du hangar, l'aération et la mise en place de 2 citernes de 25 m<sup>3</sup> de gas-oil.

5°/ MISE EN PLACE D'UNE SIGNALISATION :

La C.G.I.T. a indiqué qu'une firme de publicité se chargerait de la fourniture de la signalisation aux arrêts en contre-partie d'un droit d'exploitation publicitaire. Elle livrerait gratuitement tous les éléments de signalisation nécessaires à l'équipement de la ligne "4" puis des autres lignes d'autobus et de tramways respectivement dans les 6 semaines et dans les 6 mois à partir de la signature du contrat.



Les installations seraient mises en place par la Compagnie Générale Industrielle des Transports et à ses frais et deviendraient propriété du réseau dans un délai de 3 ans et 5 mois en contre-partie d'une exploitation publicitaire sans redevance de la part du fournisseur. A l'issue de ce délai la redevance acquise au réseau s'établirait à 40 % des recettes brutes publicitaires avec une charge d'entretien limitée aux frais du réseau, la société de publicité gardant pour elle la plus grande partie de cet entretien ; la redevance de 40 % serait assortie d'un minimum annuel garanti, payable d'avance et basé sur le 1/5e de la valeur des installations mises en place. Le constructeur constituerait dans les magasins de la C.G.I.T. un stock de réserves correspondant à 25 % des besoins en équipements de l'ensemble des lignes afin de donner une garantie de la bonne exécution de ses obligations.

Avant de s'engager définitivement, la firme publicitaire demande à être assurée que le modèle d'équipement d'arrêts, avec indication de la surface publicitaire concédée, reçoit l'agrément du pouvoir concédant et des municipalités intéressées et que l'ensemble des collectivités puisse exonérer cette exploitation publicitaire des taxes municipales.

Les représentants de la C.G.I.T. présentent au Syndicat Mixte le prototype du panneau de signalisation.

M. CONSTANT demande que le syndicat intercommunal et la ville de LILLE donnent leur réponse sur les garanties qui sont sollicitées, c'est-à-dire agrément du modèle et exonération de la taxe sur la publicité.- Le Président du Syndicat fera ensuite connaître la réponse à la Compagnie Générale Industrielle des Transports en vue de l'intervention éventuelle du contrat.

Le Syndicat a également souhaité que la C.G.I.T. s'assure qu'en cas de déconfiture de l'organisme de publicité les panneaux restent propriété du syndicat mixte.

M. DUPAIGNE précise que la convention qui sera d'ailleurs soumise aux membres du Syndicat prévoit que les poteaux sont insaisissables à partir du jour où ils ont été remis à la Compagnie Générale Industrielle des Transports pour installation.

M. DREYFUS désire que le nom de l'arrêt soit bien défini et bien conforme à la dénomination donnée habituellement par les usagers de la localité.

M. DUPAIGNE présente également au Syndicat Mixte la maquette du dépliant qui sera destiné aux voyageurs. Le Syndicat ne formule aucune objection aux dispositions prévues ; il demande seulement que les différentes éditions mises à jour soient de couleurs différentes afin de ne pas créer de confusion.

D'autre part, il donne aux membres du Syndicat quelques précisions sur les conditions d'implantation du kiosque dans les différentes communes et dont la décision appartiendra aux maires intéressés.

#### 6°/ RECETTES DE PUBLICITE :

Le Syndicat Mixte, lors de sa réunion du 24 Juin 1963, s'était inquiété de l'estimation peu importante des recettes à provenir de la publicité apposée sur le réseau de transports et il avait invité la Compagnie Générale Industrielle des Transports à examiner particulièrement cette question.- Celle-ci a pris contact avec plusieurs firmes et elle présente quelques suggestions au Syndicat ; toutefois celles-ci nécessitent une étude car il importe à la fois de comparer le montant des recettes à provenir de ces installations et l'esthétique du réseau.

M. DUPAIGNE signale à l'attention du Syndicat les essais de publicité sonore qui ont été effectués sur un autre réseau.

Le Syndicat n'est pas hostile à ce principe sous réserve des résultats d'un essai et des réactions du public et il demande à la C.G.I.T. de prendre contact avec l'établissement spécialisé qui serait intéressé pour procéder à une expérience sur un autobus.



M. DUPAIGNE indique également qu'il a été sollicité pour l'installation d'une publicité sur le toit et les murs du dépôt. Le Syndicat retient en principe toutes propositions de publicité mais il importe d'en vérifier les conditions et de se mettre en rapport avec les villes intéressées et, dans le cas présent, avec la ville de LILLE.

7°/ AUGMENTATION DU PERIMETRE URBAIN :

Il est rendu compte au Syndicat de la suite réservée à sa demande relative à l'extension du périmètre urbain.- Le dossier a été transmis au Service des Ponts et Chaussées le 17 Juillet 1963 et M. DREYFUS suivra l'affaire en vue de son inscription à une prochaine réunion du Comité Technique Départemental des Transports.

8°/ RESULTATS DU COMPTE D'EXPLOITATION DU 2ème TRIMESTRE 1963 :

M. HALBRON expose au Syndicat que ce compte présente un excédent de 51.000 F ; la comparaison de ces chiffres avec ceux de la période correspondante de 1962, permet de préciser l'influence néfaste d'une grève perlée ; les dépenses de Mai à Juin 1963 sont supérieures respectivement de 18,6 % et 13,4 % par rapport à 1962 alors que les recettes, pour la même époque, sont supérieures de 11,2 % et 28,3 % par rapport à 1962.

Enfin, les recettes de publicité pour le premier semestre 1963, sont de l'ordre de 20.500 F alors que pour "l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing" elles sont chiffrées à 110.000 F.

9°/ RESULTATS DU FONDS DE TRAVAUX POUR LE 2ème TRIMESTRE 1963 :

La C.G.I.T. a fourni l'état des dépenses du fonds de travaux pour le 2ème trimestre 1963 ainsi que le relevé du compte ouvert à la Trésorerie Générale.- Ces documents n'appellent pas d'observation de la part des Experts.- Il a toutefois été demandé à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de vendre le plus rapidement possible les autobus usagers afin d'éviter leur dépréciation.

M. CONSTANT rappelle qu'au cours de la dernière réunion du 24 Juin 1963, il avait été suggéré de faire procéder à une étude en vue d'examiner les possibilités de faire travailler les ateliers à deux postes afin d'obtenir une meilleure utilisation des appareils et une immobilisation moindre des autobus.

Cette question est à suivre car certains postes peuvent être multipliés alors que pour certains relatifs à des travaux de grosses réparations cette formule est difficilement applicable.

10°/ MODIFICATION DE L'ARRETE PREFECTORAL DU 8 AVRIL 1942 PORTANT REGLEMENT DE POLICE :

Conformément à l'article 25 du traité d'affermage, le Syndicat Mixte est appelé à donner son avis sur les dispositions des règlements de police concernant l'ordre public et la sécurité des voyageurs sur le réseau. Les propositions qui lui sont soumises intéressent l'application du règlement aux autobus qui sont assimilés aux voies ferrées d'intérêt local lorsqu'ils viennent en substitution de tramways et à la définition du rôle du receveur pour la mise en place des chaînes de sûreté.

Le Syndicat donne son accord à ces mesures.

11°/ ETABLISSEMENT DE L'HORAIRE D'HIVER :

Les propositions relatives aux horaires de jour reçoivent l'agrément des membres du Syndicat ; les horaires de soirée pour les jours ouvrables seront définis en fonction de la position prise pour les services de nuit (paragraphe 1°/).

12°/ FOURNITURE DES CARTES SCOLAIRES :

Il a été indiqué que les utilisateurs de cartes scolaires devaient se rendre au siège de la société pour leur obtention. M. DUPAIGNE précise que les usagers ne sont pas obligés à ce déplacement mais qu'ils y sont invités afin de réserver leurs droits pour l'octroi d'une subvention au titre des services de ramassage scolaire.



La gêne peut être réduite par une commande trimestrielle de titres de circulation.

13°/ PERCEPTION DES DROITS DE PUBLICITE APOSEE SUR LE KIOSQUE SITUE PLACE DE LA GARE A LILLE :

Le Syndicat Mixte prend acte de la réponse du 18 Septembre 1963 de la ville de LILLE.

14°/ IMPRESSION D'UNE DOCUMENTATION :

Il est proposé au Syndicat de faire imprimer les différents documents régissant les conditions d'exploitation du réseau et les relations entre le concédant et le fermier.

Deux imprimeries ont été contactées et le Syndicat Mixte retient l'Imprimerie S.I.L.I.C. qui a présenté une offre de 4.020 F pour 100 brochures.

15°/ PERSONNEL :

Le Syndicat Mixte prend acte du remplacement de M. MAURAS, Percepteur de SAINT-ANDRE - Receveur du Syndicat Mixte, admis à faire valoir ses droits à la retraite, par M. BRILLION à qui il souhaite la bienvenue.

D'autre part, M. HALBRON, Ingénieur des Mines, qui assurait les fonctions d'Expert du Département depuis le 1er Octobre 1960 quitte le service et il est remplacé par M. ZALESKI.

A cette occasion, M. CONSTANT tient à remercier M. HALBRON pour la précieuse collaboration qu'il a apportée à l'examen des problèmes particulièrement ardues qui ont été examinés au cours de ces dernières années et qui ont permis d'aboutir à la rédaction du traité d'affermage et à l'organisation des services.

Il regrette le départ d'un fonctionnaire aussi éminent et il présente au nom du Syndicat ses vœux de bienvenue à son remplaçant M. ZALESKI.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 h 15.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : VARLET - DUCROCQ  
ROUSSEAU  
HENNAUX

LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT



DIRECTION DES AFFAIRES COMMUNALES  
ET DES INVESTISSEMENTS

4ème Bureau

34 - CGIT



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE  
LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 3 JANVIER 1964.

Le 3 Janvier 1964, à 10 heures, 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, Vice-Président du Conseil Général,
- M. NOTEBART, Député, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- M. HENAUX, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. ROUSSEAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à LILLE,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, MORIN, ZALESKI, Experts du Syndicat,
- M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de LILLE,
- M. BRILLION, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'était excusé :

- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de Saint-André.

X X

X

A l'ouverture de la séance M. le Président présente ses vœux aux membres du Syndicat pour l'année 1964 en souhaitant qu'au cours de cette année l'activité du Syndicat puisse être féconde et efficace.

Il passe ensuite à l'examen de l'ordre du jour :

I - REDUCTION DES SERVICES DE SOIREE LES JOURS OUVRABLES -

Lors de sa réunion du 26 Septembre 1963, le Syndicat Mixte a donné son accord en vue de la mise en application, à titre provisoire à partir du 7 Octobre 1963, des nouveaux services de soirée les jours ouvrables sous réserve que des comptages soient effectués afin de déterminer si d'autres modifications devaient intervenir.

Le service des Ponts et Chaussées a procédé à des comptages de contrôle indépendants de ceux de la Compagnie Générale Industrielle des Transports et ceux-ci ont donné les résultats suivants :

.../...



Lignes	1 1		1 2		1 3		1 4		1 5	
	1er	2ème	1er	2ème	1er	2ème	1er	2ème	1er	2ème
	départ	départ	départ	départ	départ	départ	départ	départ	départ	départ
comptages										
C.G.I.T.	13	16	17	24	16	15	19	17	5	5
Comptages										
PONTS &										
CHAUSSEES	17	22	18	20	12	12	15	19	3	7

Il peut être constaté à la lecture de cette liste que les lignes 11, 12, 13 et 14, sont convenablement utilisées, la moyenne des voyageurs transportés par voyage étant de 17 ; la ligne 15 par contre est peu utilisée, la moyenne des voyageurs par voyage étant de l'ordre de 5.

L'économie annuelle provenant de l'établissement de ces nouveaux services de nuit peut être chiffrée à environ 80.000 F.

Le Syndicat Mixte a été saisi d'une lettre de M. le Maire d'HAUBOURDIN demandant que les deux derniers départs de 22 h 45 et 23 h 30 soient prolongés jusqu'au terminus de l'Hospice car l'arrêt du premier autobus à la Place Thiers à LOOS oblige les habitants à parcourir plusieurs kilomètres à pied pour rentrer chez eux.

Le Syndicat Intercommunal a fait part, de son côté, d'une requête de M. le Maire de RONCHIN en vue d'assurer la desserte de la commune par le circuit 13.

M. ZALESKI estime que la situation actuelle peut être considérée comme satisfaisante compte tenu de l'économie substantielle de cette nouvelle formule. Par contre, il s'oppose au retour à la situation antérieure au 7 Octobre 1963 et qui était demandé par la C.G.I.T., c'est-à-dire suppression de la 3ème section des lignes 11 et 12 et suppression de la ligne 15.

Il suggère pour cette dernière ligne, d'inverser le parcours afin de desservir le quartier du Vieux-Lille et Saint-André avant de passer par La Madeleine. Cet essai qui pourrait être effectué pendant un délai de 3 mois ferait l'objet de comptages en vue de déterminer les conditions d'organisation de cette ligne.

En ce qui concerne le voeu du Conseil Municipal d'HAUBOURDIN, il ne semble pas possible de lui donner suite actuellement car le prolongement jusqu'à l'Hospice ne permettrait plus de respecter les horaires et il a été remarqué que le nombre de voyageurs intéressés, d'après les comptages, était de l'ordre de 2 à 3.

M. HENAUX, au nom de la Ville de LILLE, demande que l'expérience actuellement en cours soit poursuivie.

.../...



M. NOTEBART souhaite qu'un essai soit également entrepris pour répondre à la requête de la commune de RONCHIN et les comptages permettront de déterminer, à l'expiration de l'expérience, si cette desserte doit être abandonnée. L'itinéraire pourrait être allongé jusqu'au carrefour Destoop pour le dernier départ.

M. COURTHEOUX estime qu'il y a lieu d'inviter la Compagnie Générale Industrielle des Transports à renforcer la publicité qui est faite pour l'utilisation de ces services de soirée et qui paraît insuffisante. Notamment, il y aurait lieu de faire apposer des papillons dans toutes les voitures du réseau de transport.

En conclusion, le Syndicat Mixte décide de reconduire la formule des services de soirée mise en application depuis le 7 Octobre 1963 sous les réserves suivantes :

- inverser à titre d'essai le parcours de la ligne 15 ; cet essai pourrait être poursuivi jusqu'à la fin du mois de mars et une décision définitive pourra intervenir sur le vu des résultats des comptages ;
- mettre à l'essai pendant la même durée la desserte de RONCHIN pour le dernier départ dont l'itinéraire serait allongé jusqu'au carrefour Destoop ;
- augmenter la publicité donnée à ces services de soirée, notamment en affichant les horaires et itinéraires dans les voitures, en établissant un nouveau communiqué à la presse et en indiquant sur le dépliant ces différents circuits d'une manière particulièrement apparente.

En ce qui concerne la demande du Conseil Municipal d'HAUBOURDIN, le Syndicat Mixte estime ne pouvoir lui donner suite en raison de la faible utilisation résultant des comptages et qui paraît intéresser un nombre moyen de voyageurs de 2 à 3.

### III - MISE EN PLACE D'UNE SIGNALISATION ET ETABLISSEMENT D'UN DEPLIANT A L'USAGE DES VOYAGEURS :

-----

Il est remis aux membres du Syndicat un dépliant du réseau des horaires et des sectionnements. Le Syndicat prend acte mais il sera toutefois demandé à la C.G.I.T. de vouloir bien en modifier la présentation et notamment d'améliorer en faisant mieux ressortir le plan des lignes et des sectionnements.

M. ZALESKI précise, en ce qui concerne la signalisation des arrêts, que l'agence de publicité qui avait été contactée par la Compagnie Générale Industrielle des Transports s'est désistée et il propose, pour en terminer avec cette affaire, de confier à la C.G.I.T. la réalisation de la signalisation des arrêts dont le financement, estimé entre 40.000 F et 50.000 F, pourrait être supporté par le fonds de travaux. La réalisation serait exécutée conformément au projet approuvé par le Syndicat lors de sa réunion du 26 Septembre 1963.

La C.G.I.T. pourrait se voir confier le soin de lancer un appel d'offres pour l'exploitation publicitaire des poteaux d'arrêts et les recettes correspondantes seraient versées au fonds de travaux et viendraient en déduction des dépenses prises en charge par ce fonds.

.../...



Le Syndicat Mixte donne son accord à ces propositions et demande à la Compagnie Générale Industrielle des Transports de prendre les mesures nécessaires pour assurer cette mise en place le plus rapidement possible ; la dépense sera imputée sur les crédits de l'exercice 1964. Il mandate les Experts du Syndicat pour suivre l'exécution de cette décision.

A ce sujet, il est en outre précisé que le Syndicat Intercommunal et la Ville de LILLE ont donné leur accord pour l'exonération de la taxe de publicité.

### III - FONDS DE TRAVAUX 1964 -

M. ZALESKI expose que les Experts, après étude du programme de travaux établi pour 1964 par la C.G.I.T., ont estimé comme étant reportées à une date ultérieure les dépenses qui figuraient à l'annexe de la lettre de la C.G.I.T. du 13 Novembre 1963 et s'élevant au total à un montant de 1.074.190 F.

Le programme ainsi réduit a fait l'objet des remarques ci-après :

- a) matériel roulant : Il semble qu'il y ait lieu de supprimer la fourgonnette 2 CV. du service des voies ;
- b) voies et lignes aériennes : La Compagnie Générale Industrielle des Transports a inscrit dans le programme de 1964 toutes les dépenses restant à faire car elle estime que le maintien provisoire des lignes désaffectées risque d'entraîner, à brève échéance, l'engagement de dépenses d'entretien importantes pour assurer la sécurité publique.

M. ZALESKI propose de s'en tenir aux décisions prises antérieurement, c'est-à-dire d'assurer la dépose des voies lors de la réfection d'une chaussée ou lorsque la sécurité l'exige. Le crédit serait fixé à 37.100 F pour la dépose des lignes aériennes et réduit à 150.000 F pour la dépose des voies, soit 187.100 F au lieu de 387.100 F.

Une discussion s'ouvre à ce sujet au sein du Syndicat Mixte et M. MAEGHT attire l'attention des membres sur les accidents assez nombreux qui sont provoqués notamment aux véhicules à deux roues.

M. HENNAUX demande que soit établie une liste des endroits les plus dangereux afin de donner priorité aux travaux de dépose de voies à ces endroits.

M. DREYFUS confirme cette position et souhaite que soit dressée une liste des travaux à exécuter en fonction des urgences de sécurité ou des programmes de réfection réalisés par les collectivités locales. A ce sujet, il signale l'exemple de la R.A.T.P. qui a passé une convention avec les différentes collectivités propriétaires de la voirie en vue de procéder à l'enlèvement des rails au moment où cette collectivité décide la réfection de l'assiette du chemin.

M. NOTEBART est d'avis de maintenir le crédit sollicité par la C.G.I.T. soit 300.000 F et de l'utiliser en accord avec les Experts en fonction des priorités retenues par le Syndicat, c'est-



à-dire impératifs de sécurité et exécution de travaux de voirie par les collectivités selon les plans que celles-ci ont elles-mêmes établis.

Le Syndicat Mixte donne son agrément à cette proposition.

- c) génie civil : L'installation du téléphone dans le hangar en construction (poste 49) devrait éventuellement être groupée avec la révision de toute l'installation téléphonique (poste 93). La nécessité d'un interphone ne paraît pas justifiée et cette installation sera peut être autorisée en cours d'année comme dépense "hors programme" après accord des Experts.

Il y a lieu d'ajouter à ce chapitre une somme de 50.000 F représentant les frais d'implantation des poteaux de signalisation aux arrêts.

- d) équipement supplémentaire : Il est proposé de supprimer les postes 58 (contrôleur de freinage : 27.000 F), 63 (appareil à plastifier les documents : 3.800 F) et de différer jusqu'à production de justifications par la C.G.I.T. le poste 66 (émetteurs-récepteurs : 12.500 F).

Le Syndicat Mixte donne son accord à ces propositions.

- e) renouvellement outillage - mobilier : Ce chapitre s'élève à 81.850 F alors qu'en 1963 il avait été réduit à 26.500 F. Il est demandé d'inviter la C.G.I.T. à examiner des réductions de ce chapitre et de justifier le renouvellement de l'installation téléphonique.

M. CONSTANT souhaite, en ce qui concerne ce chapitre du renouvellement de l'outillage et du mobilier, que soit mentionné, pour chaque poste, le numéro de concordance avec l'inventaire qui a été établi pour le rachat du matériel.

En conclusion, et en admettant provisoirement la totalité du chapitre 5, le programme du fonds de travaux 1964 s'élèverait ainsi qu'il suit :

	<u>Modernisation</u>	<u>Renouvellement</u>
- Matériel roulant .....	239.500 F	9.200 F
- Voies et lignes aériennes	337.100 F	173.870 F
- Génie civil .....	285.700 F	-
- Outillage - Mobilier .....	34.435 F	81.850 F
	896.735 F	264.920 F
	=====	=====

Le bilan du fonds de travaux pourrait donc être évalué de la manière suivante :

<u>DEBIT</u>		<u>CREDIT</u>
- Remboursement	:	
Annuités de rachat . 1.868.000	:	- Solde 31/12/63 ... 3.343.000
- Autobus 1963 .....	:	- Dotation 1964 ... 2.508.000
- Annuités d'emprunts 1.228.000	:	- Emprunt 1964 ..... 2.220.000
- Modernisation 1964 746.000	:	- Mitraille ..... 50.000
- Renouvellement 1964 264.000	:	
	-----	
	6.821.000	8.121.000
	:	
Solde créditeur .....	1.300.000 F.	.../...



Le Syndicat demande que cette somme soit utilisée à l'accélération de la transformation des lignes "B" et "H" en autobus.

Le programme de travaux pour 1964 est donc approuvé à l'exception de la liste des postes pouvant être différés, jointe à la lettre de la Compagnie Générale Industrielle des Transports du 13 Novembre 1963 et moyennant la suppression des postes 4, 54, 58, 63 et 66.

Les postes 54 et 66 pourront éventuellement être rétablis sur production de justification aux Experts du Syndicat.

Enfin, la C.G.I.T. sera invitée à étudier un allègement du total du chapitre 5, à indiquer le numéro de concordance des postes de ce chapitre avec l'inventaire et à apporter des justifications pour le poste 93 intéressant le renouvellement de l'installation téléphonique.

D'autre part, au cours de sa réunion du 11 Janvier 1963, le Syndicat Mixte avait demandé que le poste 92 du programme de travaux de 1963 relatif au lavage des autobus soit précisé lorsque le fournisseur serait connu.

M. ZALESKI indique que la C.G.I.T. a choisi la Société SIPEG et le Syndicat Mixte donne son agrément à cette acquisition d'un montant d'environ 104.500 F.

M. HENAUX demande, au nom de la Ville de LILLE, que le kiosque de la place de la Gare à LILLE soit remis en peinture. Le Syndicat Mixte donne son accord et invitera la Compagnie Générale Industrielle des Transports à procéder à ce travail après avis des Experts sur le montant de la dépense.

#### IV - COMMANDE DES AUTOBUS -

-----

La C.G.I.T. précise que l'indemnité de retard à verser par la Société BROBBEL pour la livraison des 20 autobus ayant fait l'objet du marché en date du 30 Juillet 1962 s'élève au total à 69.450 F. Cette société souhaite une réduction du montant de ses pénalités étant donné que les retards seraient dûs à son souci de tenir le plus grand compte des aménagements de détail à apporter aux véhicules en vue de perfectionner l'équipement.

M. NOTEBART rappelle le désir du Syndicat Mixte de voir s'accélérer le programme de transformation et il demande instamment que la commande d'autobus soit passée dès 1964 et qu'un premier versement soit effectué avant la fin de l'année pour les lignes "B" et "H".

Le Syndicat Mixte propose d'attendre la fin de livraison de l'ensemble des autobus afin de décider, suivant les résultats obtenus, de la politique à adopter en ce qui concerne les pénalités de retard.

.../...



V - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES GARAGES -  
-----

M. ZALESKI indique que les Experts ont visité le chantier de construction du hangar le 4 Décembre 1963 ; les charpentes sont terminées aux 2/3, la toiture et le bardage sont commencés et l'état d'avancement des travaux ne semble devoir donner lieu à aucune observation.

VI - COMPTE D'EXPLOITATION DU 3ème TRIMESTRE 1963 -  
-----

Il a pu être constaté, par comparaison avec les résultats du 3ème trimestre 1962, que les recettes brutes du trafic avaient augmenté de 18 %, mais les recettes de publicité restent très minimes.

Les dépenses courantes d'exploitation sont en augmentation de 7,2 %.

Le résultat du 3ème trimestre 1963 se traduit par un solde débiteur de 5.239 F alors qu'en 1962 ce solde était pour la même période de 259.156 F.

Le solde créditeur des 3 premiers trimestres est d'environ 120.000 F, soit 1,3 % des recettes hors fonds de travaux.

VII - RESULTATS DU FONDS DE TRAVAUX POUR LE 3ème TRIMESTRE 1963 ET VERIFICATION DU COMPTE OUVERT A LA TRESORERIE GENERALE -  
-----

Les résultats du fonds de travaux au 3ème trimestre 1963 n'amènent aucune observation particulière de la part des Experts. A fin septembre ce compte présente un solde créditeur de 1.017.577 F.

Le compte ouvert à la Trésorerie Générale au nom de la Compagnie Générale Industrielle des Transports présente un solde créditeur en compte courant de 405.030 F, une somme de 750.000 F étant transformée en Bons du Trésor.

VIII - PROGRAMME ANNUEL DE GROS ENTRETIEN -  
-----

Le Syndicat Mixte avait demandé que la C.G.I.T. présente annuellement une liste de travaux de gros entretien du matériel appartenant au Syndicat et dont l'exécution serait surveillée par les Experts du Syndicat Mixte.

Le programme de 1962 s'est élevé à 51.000 F et celui de 1963 à 79.000 F. La liste des travaux effectués et le montant des dépenses paraissent corrects.

Lors de leur visite sur les lieux les Experts n'ont pas eu d'observations à formuler sur l'état d'entretien des installations.

IX - REMBOURSEMENT ANTICIPE DES ANNUITES DE RACHAT DES INSTALLATIONS.  
-----

Le Syndicat Mixte, au cours d'une précédente réunion, avait demandé d'envisager les possibilités de remboursement anticipé, des annuités de rachat des installations afin de permettre

.../...



d'accélérer le programme de modernisation du réseau et d'achever la transformation pour 1965 au moment de l'établissement du Ve Plan de Modernisation et d'Equipement.

Compte tenu de la possibilité de réaliser en 1964 un emprunt de 2.220.000 F dont 1.850.000 F seraient affectés au remboursement des annuités de rachat, les Experts du Syndicat propose de décider le remboursement immédiat à la Compagnie Générale Industrielle des Transports, sur les disponibilités du fonds de travaux, d'une somme de 1.220.000 F.

Le Syndicat Mixte donne son agrément à cette suggestion.

X - RECETTES DE PUBLICITE -  
-----

Le Syndicat Mixte a également souhaité que les recettes à provenir de la publicité soient très sensiblement augmentées car elles sont actuellement peu importantes, notamment par comparaison avec le taux de recettes constaté sur le réseau de "l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing" pour le même chapitre. Il avait donné un accord de principe lors de sa précédente réunion pour apposer des panneaux de publicité sur les autobus et sur les garages.

La C.G.I.T. a lancé un appel d'offres auprès de la Société I.V.P. à ANVERS et de la Société FRANCE-BUS. Des maquettes sont présentées au Syndicat Mixte qui retient les propositions de la Société FRANCE-BUS et décide de confier à la Compagnie Générale Industrielle des Transports le soin de reprendre les conversations sur les bases exposées et de présenter les conclusions des pourparlers dans un délai de 3 mois. Il y a lieu de prendre éventuellement contact avec d'autres agences de publicité. Il rappelle son souci d'augmenter les recettes de ce chapitre mais aussi de conserver un certain souci d'esthétique et de sécurité.

XI - REALISATION DES EMPRUNTS 1963 et 1964 -  
-----

L'emprunt de 4.369.000 F affecté à l'exercice 1963 a été versé à la C.G.I.T.

Le Syndicat Mixte est autorisé à contracter auprès des caisses de crédit public un emprunt de 2.220.000 F qui sera réparti ainsi qu'il suit pour l'exercice 1964 :

- Remboursement des annuités de rachat des installations .....	1.850.000 F
- Acquisition de 2 autobus .....	239.500 F
- Travaux de génie civil pour adapter les installations au programme de modernisation .....	130.500 F

Les membres du Syndicat souhaite que cet emprunt puisse être réalisé le plus rapidement possible et il autorise son Président à signer le contrat qui devra intervenir avec la Caisse des Dépôts et Consignations pour l'octroi de ce prêt d'une part et la convention à passer avec les 3 collectivités représentant le Pouvoir Concédant pour la garantie que celles-ci seront appelées à donner d'autre part.



XII - AMENAGEMENT DES HORAIRES DES LIGNES DE TRAMWAYS "B", "H" et "I" ET DES LIGNES D'AUTOBUS "A", "L" et "5" -

---

Le 11 Décembre 1963 la C.G.I.T. a présenté des propositions d'aménagement des horaires de semaine des lignes de tramways "B", "H" et "I" et des lignes d'autobus "A", "L" et "5" en vue d'améliorer la circulation à l'intérieur de la ville de LILLE, notamment aux heures de pointe en raison des encombrements qui perturbent gravement la circulation au centre de la Ville.

Ces nouveaux aménagements sont mis à l'essai pour un mois et, compte tenu des résultats constatés, il seront modifiés ou entérinés.

Le Syndicat Mixte donne son agrément à cet essai.

XIII - BUDGET DE 1963 - DECISION MODIFICATIVE N° I -

---

Le Syndicat Mixte donne son accord aux propositions qui lui sont présentées tendant à inscrire une somme complémentaire de 34,70 F en dépenses au titre des charges sociales et de 6.756,29 F en recettes correspondant aux versements réellement effectués par la Compagnie Générale Industrielle des Transports au titre de sa redevance pour occupation du domaine public.

XIV - BUDGET PRIMITIF DE L'EXERCICE 1964 -

---

Le Syndicat approuve les propositions budgétaires de l'exercice 1964 qui s'élèvent en :

- dépenses ordinaires à .....	581.815,42 F
- recettes ordinaires à .....	637.528,81 F
- dépenses extraordinaires à .....	2.928.123,09 F
- <b>recettes</b> extraordinaires à .....	2.928.123,09 F

XV - COMPTE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE 1963 -

---

Le Président s'étant retiré de la séance, les membres du Syndicat approuvent le compte administratif de l'exercice 1963 présenté par le Président et qui correspond à un excédent de recettes de 22.446,30 F

x

x                    x

Il est donné connaissance à MM. DUPAIGNE et LAUDAT représentant la C.G.I.T. des conclusions émises ci-dessus. En ce qui concerne l'accélération de la transformation du réseau, M. DUPAIGNE signale que celle-ci est susceptible de rencontrer des difficultés de personnel car il est extrêmement difficile de recruter un nombre de chauffeurs suffisant.

La séance est levée à 13 heures.

LES MEMBRES DU BUREAU,  
signé : VARLET  
          NOTEBART  
          HENAUX  
          ROUSSEAUX

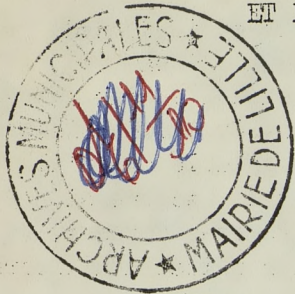
LE PRESIDENT,  
signé : CONSTANT



DIRECTION DES AFFAIRES COMMUNALES  
ET DES INVESTISSEMENTS

4ème Bureau

34 - CGIT.-



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE  
REUNION DU 31 JANVIER 1964

Le 31 Janvier 1964, à 10 heures, 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, Vice-Président du Conseil Général,
- M. NOTEBART, Député, Conseiller Général, Maire de LOMME,
- M. ROUSSEAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, NORIN et ZALESKI, Experts du Syndicat,
- M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de LILLE,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat.

S'étaient excusés :

- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- M. HENAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

x

x

x

A l'ouverture de la séance, M. le Président présente à M. COURTHEOUX, au nom du Syndicat, ses condoléances les plus sincères à l'occasion du décès de sa femme et l'assure de sa déférente sympathie.

Il indique ensuite l'objet de cette réunion qui est provoquée à la demande de M. le Président du Syndicat des Communes Suburbaines par une lettre adressée le 16 Janvier 1964 par la Compagnie Générale Industrielle des Transports et faisant ressortir les difficultés rencontrées pour assurer la poursuite du programme de substitution des autobus aux tramways en raison du problème posé par le recrutement de la main-d'oeuvre et par son adaptation.

Le Syndicat a demandé l'audition de M. LANGLADE, Directeur de la Réglementation et de la Circulation à la Préfecture du Nord et de M. COQUERELLE, Inspecteur du Travail, afin d'examiner les préoccupations de la C.G.I.T.

.../...



M. NOTEBART proteste contre l'attitude de la Compagnie et il demande que le programme adopté par le Syndicat Mixte pour la transformation du réseau ne soit pas remis en cause, c'est-à-dire que la ligne "I" puisse être exploitée par autobus en Juillet 1964 comme prévu et que les lignes "B" et "H" puissent être modernisées en 1965. Il estime que le problème posé par la C.G.I.T. n'est pas insoluble et qu'il doit être examiné dans le cadre d'une étude générale d'adaptation et de reconversion du personnel pour le former soit à ses nouvelles fonctions de chauffeurs-receveurs, soit à d'autres tâches. Il souhaite que ce problème de reconversion puisse d'ailleurs s'adresser à tout le personnel de la C.G.I.T.

Il n'est en effet pas possible de conditionner la réalisation du projet de substitution d'autobus aux tramways sur les lignes "B" et "H" qui intéressent 150.000 personnes à une impossibilité d'aménagement des conditions d'emploi alors que la C.G.I.T. a devant elle des délais permettant l'application de certaines dispositions d'adaptation. Il appartient à la C.G.I.T., en tant qu'exploitant, de prévoir afin d'être en mesure de suivre l'évolution du réseau de transports.

M. NOTEBART demande, quant à lui, que, si la société ne peut respecter les mesures envisagées, il y aurait lieu d'examiner la possibilité de faire exécuter les transports en régie étant donné que les clauses contractuelles ne seraient pas observées.

Il propose au Syndicat que celui-ci puisse recevoir les délégués du personnel en vue de leur exposer les conditions de la transformation du réseau car, s'il est indispensable d'assurer le programme de modernisation, il reste bien entendu que les représentants des collectivités locales ne se désintéressent nullement du sort des agents de la Compagnie.

M. ROUSSEAU, au nom de la Ville de LILLE, s'associe pleinement aux déclarations que vient d'exprimer M. NOTEBART et il estime, quant à lui, qu'il y a lieu de se pencher particulièrement sur la question du traitement des nouveaux chauffeurs car il est vraisemblable qu'une partie des difficultés soulignées par la Compagnie, concernant le départ d'agents ayant obtenu le permis de conduire, provient du montant du traitement qui leur est accordé.

Il souligne également les réclamations dont la municipalité est saisie au sujet de la mauvaise gestion de certaines lignes, mais cette question, qui n'est pas inscrite à l'ordre du jour de cette réunion, sera étudiée au cours d'une prochaine séance.

M. ZALESKI précise que la C.G.I.T. continue à payer aux agents ayant reçu le permis de conduire, le traitement de wattman jusqu'au moment où ils exercent définitivement les fonctions de chauffeurs-receveurs. Cette situation entraîne des difficultés et une modification de ces conditions de rémunération lui semblerait pouvoir également accélérer le programme de reconversion.

M. CONSTANT demande alors à M. LANGLADE et à M. COQUERELLE de vouloir bien formuler leur avis sur les obstacles soulignés par la Compagnie à l'accélération du programme de modernisation.

M. LANGLADE précise qu'il n'est pas possible d'envisager une session spéciale à l'intention des agents de la C.G.I.T. ni de faire participer les Inspecteurs à la formation professionnelle de ces agents.



Il indique à la commission que, si un taux relativement important de candidats ne peut obtenir le permis de conduire, ceci résulte des conditions imposées pour l'octroi du permis de conduire des transports en commun (série D) car il est certain que ce mode de transport est celui qui requiert le plus de qualification professionnelle.- C'est ainsi que, lors du dernier examen, 28 CRS sur 40 candidats présentés ont été recalés après l'interrogation sur le Code de la Route.

Il suggère de faire appel, pour le recrutement de nouveaux agents, à l'Autorité Militaire qui fait passer le permis de conduire de transports en commun aux soldats et il peut se trouver parmi ceux-ci, dès la démobilisation, des candidats pouvant donner satisfaction à la C.G.I.T.

Il attire également l'attention du Syndicat sur la possibilité, pour les moniteurs de la C.G.I.T. qui préparent les agents de la Compagnie, d'obtenir de la Commission Nationale du Permis de conduire tous renseignements sur l'orientation à donner à la préparation afin de faciliter aux candidats l'accès à l'examen.

Il précise que les candidats sont toujours informés des motifs de leur échec.

M. COQUERELLE, de son côté, expose au Syndicat qu'il peut être envisagé l'intervention financière des Services de l'Inspection du Travail dans un programme de formation et de reconversion de l'importance de celui présenté par la C.G.I.T. En effet, le fonds d'intervention peut, après examen d'un programme de reconversion, accorder aux agents suivant ces cours un salaire correspondant au S.M.I.G., l'entreprise ayant à compléter la différence entre ce taux et le montant réel de la rémunération.

En outre, jusqu'à présent, les services de l'Inspection du Travail n'ont pas été saisis de demandes d'emploi précises de la C.G.I.T. ; les services peuvent rechercher, à l'échelon régional, les candidatures qui seraient susceptibles d'être retenues. Il importe que la C.G.I.T. fasse parvenir une liste de ses demandes en indiquant le montant des salaires accordés.

En ce qui concerne le problème de la reconversion, la C.G.I.T. devra également fournir toutes indications permettant l'examen de cette affaire par les Services de l'Inspection du Travail.

M. NOTEBART, après ces exposés, tire la conclusion que la Compagnie n'a pas pris les contacts suffisants pour résoudre les difficultés dont elle saisit le Syndicat et il maintient donc ses observations précédentes. Il demande d'ailleurs qu'à la prochaine séance du Syndicat soit inscrite la question relative à l'organisation des **services** susceptibles de desservir les spectacles lillois en fin de soirée.

M. CONSTANT porte à la connaissance des représentants de la C.G.I.T. MM. DUPAIGNE et LAUDAT, les conclusions de la discussion :

Il leur indique que les membres présents du Syndicat Mixte ont été, à l'unanimité, très surpris des considérants développés dans la lettre du 16 Janvier 1964. Le Syndicat Mixte n'ignore pas les difficultés que peut rencontrer la C.G.I.T., mais c'est son rôle d'exploitant de les prévoir et de les résoudre et il rappelle que la C.G.I.T. a des engagements à respecter dont les délais ont été maintenus fermement par le Syndicat Mixte.

M. LAUDAT donne des explications complémentaires à ce sujet. La lettre du 16 Janvier 1964 est destinée à tenir informé le Syndicat Mixte des préoccupations de la Société, mais son intention est bien d'éviter ces obstacles pour permettre la transformation, le plus tôt possible, car il estime que celle-ci doit entraîner une simplification très importante des conditions d'exploitation. La C.G.I.T. souhaite obtenir l'aide du Syndicat pour apporter, dans les meilleurs délais, une solution, mais il reste entendu que la C.G.I.T. s'efforcera de procéder aux aménagements nécessaires pour respecter les décisions du Syndicat.



A une demande du Syndicat, il est répondu qu'il y aura lieu de former environ 100 chauffeurs pour achever le programme de modernisation et que la transformation de la ligne "I", au mois de Juillet prochain, nécessite la formation de 25 nouveaux chauffeurs.

M. LAUDAT précise que les wattmen ayant obtenu le permis de conduire sont mis en stage par la C.G.I.T. en vue d'une adaptation aux circuits urbains et notamment en vue de connaître parfaitement toutes les lignes ; ils sont employés sur les autobus pour se former en double conduite. Le montant du salaire octroyé est égal à celui de wattman lorsqu'ils assurent les fonctions de wattman et de chauffeur-receveur lorsqu'ils remplissent ce rôle.

Il est également indiqué que la C.G.I.T. a pris contact avec l'Autorité Militaire de la Garnison de LILLE, mais que jusqu'à présent aucune candidature n'a été présentée de ce côté.

M. NOTEBART demande les conditions dans lesquelles les cours donnés par l'auto-école sont payés.

M. LAUDAT précise qu'au moment de l'embauchage il demande aux candidats l'engagement de passer le permis dans l'année. La Compagnie fait l'avance des frais et accorde des délais de remboursement ; ce remboursement est exigé en cas de départ dans les 10 années qui suivent cet engagement.

M. ROUSSEAU regrette la situation présentée aujourd'hui et il insiste pour que toutes les mesures nécessaires soient prises pour assurer la modernisation du réseau aux dates retenues par le Syndicat.

M. NOTEBART souhaite obtenir quelques précisions sur le problème du logement qui a été évoqué par la C.G.I.T. dans sa lettre du 16 Janvier 1964. Suivant les renseignements fournis par la C.G.I.T., il semble que des mises au point devraient être effectuées avec l'Office Départemental d'H.L.M. sur les conditions d'attribution des logements.

M. CONSTANT indique, en résumé, que la C.G.I.T. doit respecter le programme actuellement arrêté par le Syndicat Mixte. Pour cela, il se pose deux problèmes : un problème plus immédiat concernant la formation et le recrutement de 25 chauffeurs pour assurer la transformation en autobus de la ligne "I" au mois de Juillet prochain et un problème à échéance moins immédiate intéressant la formation et la reconversion dans un délai d'un an des agents de certaines catégories pour la mise en autobus des lignes "B" et "H".

Il appartient à la C.G.I.T. de fournir à l'Inspection du Travail tous renseignements pour obtenir une aide sur ces deux questions (liste des besoins et montant des salaires ; programme de reconversion avec éventuellement création d'une école à l'intérieur de l'entreprise).

En ce qui concerne l'octroi du permis de conduire M. CONSTANT rappelle la possibilité indiquée par M. LANGLADE d'obtenir de la Commission Nationale tous renseignements sur l'orientation qui pourrait être donnée à la formation des agents par les moniteurs employés par la C.G.I.T.

.../...



En outre, le Syndicat Mixte a décidé d'entendre les délégués du personnel qui en seront avisés afin d'exposer les conditions et les possibilités de l'achèvement du programme de modernisation.

M. CONSTANT remercie M. LANGLADE et M. COQUERELLE d'avoir bien voulu assister à cette réunion et d'avoir fourni au Syndicat des explications qui permettraient de faciliter la solution des difficultés soulignées par la C.G.I.T.

La séance est levée à 12 h 45.

LES MEMBRES DU BUREAU,

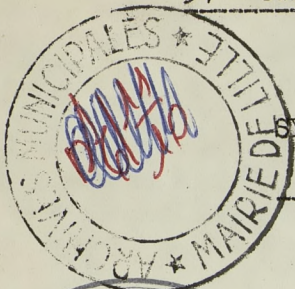
signé : VARLET  
NOTEBART  
ROUSSEAUX

LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT

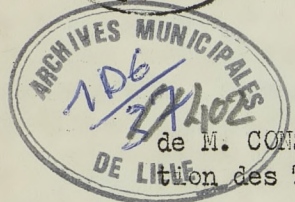


DIRECTION DES AFFAIRES COMMUNALES  
ET DES INVESTISSEMENTS  
4ème Bureau  
34 - CGIT.-



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 27 MARS 1964



Le 27 Mars 1964, à 9 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,
- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- M. HENAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, MORIN et ZALESKI, Experts du Syndicat,
- M. BRILLION, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat,
- M. COQUERELLE, Chef du Service Départemental de la Main-d'Oeuvre,
- M. CATHERINE, Inspecteur du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports,
- M. LANGLADE, Directeur de la Réglementation et de la Circulation à la Préfecture du Nord.

S'étaient excusés :

- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- M. ROUSSEAU, Adjoint au Maire de LILLE,
- M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de LILLE.

A l'ouverture de la séance, M. CONSTANT rappelle que le Syndicat Mixte s'est réuni le 31 Janvier 1964 en vue d'examiner une lettre envoyée par la Compagnie Générale Industrielle des Transports le 16 Janvier 1964 concernant les difficultés rencontrées pour assurer la poursuite du programme de substitution des autobus aux tramways en raison du problème posé par le recrutement de la main-d'oeuvre et par son adaptation.

Au cours de cette réunion le Syndicat Mixte, après avoir entendu M. COQUERELLE, Chef du service Départemental de la Main-d'Oeuvre sur les possibilités d'établissement d'un programme de formation et de reconversion du personnel et M. LANGLADE, Directeur de la Circulation et de la Réglementation à la Préfecture sur les conditions de préparation des candidats au permis de conduire, avait maintenu unanimement les décisions prises antérieurement concernant l'accélération du programme de transformation du réseau, c'est-à-dire mise en service par autobus de la ligne "I" au mois de Juillet prochain et des lignes "B" et "H" dans le courant de 1965.

.../...



Ces conclusions ont été confirmées à la C.G.I.T. par lettre du 5 Février 1964 ; notamment il lui avait été indiqué les possibilités offertes par l'Inspection du Travail pour la reconversion du personnel d'une part, et par les services préfectoraux pour la préparation des cours à l'obtention du permis de conduire des transports en commun d'autre part.

En outre, le Syndicat avait autorisé la société à prendre les dispositions indispensables pour assurer un recrutement de personnel qualifié en vue de la mise en service des autobus sur la ligne "I" à la date retenue initialement, ces mesures intéressant aussi bien les conditions de recrutement que celles de rémunération.

Au surplus, le Syndicat Mixte avait souhaité entendre les représentants des syndicats des trois catégories de personnel qui avaient exprimé leurs craintes sur l'avenir des agents de la compagnie en raison de la décision prise d'accélérer la substitution des autobus aux tramways.

M. CONSTANT donne tout d'abord lecture d'une lettre de la C.G.I.T. en date du 25 Février 1964 dont le Syndicat Mixte prend acte.

M. CONSTANT demande ensuite à M. COQUERELLE s'il a obtenu de la Compagnie Générale Industrielle des Transports les renseignements lui permettant de continuer les recherches de recrutement de main-d'oeuvre pour constituer au mois de Juillet prochain le contingent de chauffeurs nécessaires à la conduite des autobus. M. COQUERELLE indique avoir reçu de la C.G.I.T. diverses précisions afin de poursuivre le recrutement des 30 chauffeurs constituant l'effectif indispensable au bon fonctionnement de la ligne "I". - Une publicité importante a été effectuée par la radio et la presse. Huit candidats ont été présentés à la Compagnie Générale Industrielle des Transports dont 5 possédant le permis de transports en commun ont été retenus.

En outre, M. COQUERELLE informe le Syndicat Mixte que ses services ont alerté le Ministère du Travail en vue d'obtenir, le cas échéant, les concours indispensables à l'établissement d'un plan d'adaptation et de reconversion - programme qui devrait toutefois être suivi au sein de la C.G.I.T. - qui serait susceptible d'obtenir la participation du Fonds de Développement Economique et Social.

M. CATHERINE apporte quelques précisions au sujet des dispositions qui ont été prises à la suite de la réunion du Syndicat Mixte du 31 Janvier 1964. - La société dispose dorénavant de 5 moniteurs et du matériel nécessaire à une préformation des chauffeurs d'autobus et l'enseignement doit commencer au 15 Avril prochain. Il semble qu'une cinquantaine d'agents de la C.G.I.T. soient aptes physiquement à la conduite des véhicules et que, suivant la nouvelle formation qui leur sera donnée, il est possible d'envisager, d'ici quelques mois, un recrutement plus important de chauffeurs.

Il reste toutefois à étudier le problème de la reconversion d'un certain nombre d'agents, notamment des agents titulaires.

M. ZALESKI confirme qu'il a donné son accord à des demandes de la Compagnie Générale Industrielle de Transports tendant à imputer sur le fonds de travaux une somme de 1.000 F destinée à la formation des futurs conducteurs (projection de diapositives - tableau magnétique) et à l'aménagement d'un autobus "CHAUSSON" en double commande. En outre, une somme de 13.000 F sera prélevée sur le chapitre du fonds spécial de travaux pour aménager un appartement vide au dépôt du Lion d'Or afin de recevoir 12 agents célibataires en transit.

.../...



M. NOTEBART estime qu'il importe, pour dégager les dispositions à prendre, de connaître très exactement, par catégorie, le nombre de personnes susceptibles d'être touchées par les mesures d'accélération du programme de modernisation et dont il y a lieu d'envisager la reconversion. Il souligne que le programme de conversion qui doit être coordonné avec l'établissement du Ve Plan en vue de faciliter l'équipement urbain et qui intéresse environ 150.000 personnes, ne peut être subordonné à certaines appréhensions du personnel mal renseigné jusqu'à présent car il reste bien entendu que le Syndicat Mixte ne se désintéressera pas du sort des agents et que les dispositions seront prises pour leur éviter tout préjudice.

M. CATHÉLINE expose que 137 agents pourraient être touchés par cette mesure, dont 39 agents auxiliaires contractuels.

M. NOTEBART confirme que la solution ne peut être trouvée qu'en fonction de la présentation d'un échéancier représentant le nombre et la qualification des personnes à reconvertir obligatoirement compte tenu du calendrier de modernisation et il insiste pour que ces renseignements soient produits le plus rapidement possible par la C.G.I.T.

M. HENNAUX signale que, dans diverses études, la C.G.I.T. avait prévu l'évolution de la situation du personnel dans le cadre d'une transformation du réseau qui se terminerait en 1968.

Le Syndicat ayant décidé que cette transformation serait accélérée, pour se clore en 1965-1966, il y a lieu de demander à l'employeur une nouvelle étude de la question dans un délai déterminé, et sans lui imputer les conséquences de ce revirement.

Après discussion, M. CONSTANT fait entrer les représentants du personnel.

x

x

x

M. CONSTANT rappelle tout d'abord les conditions dans lesquelles le Syndicat Mixte a préparé et discuté avec la C.G.I.T. les conditions d'exploitation du réseau dont, en application des clauses du contrat d'affermage, l'ensemble du matériel appartient non plus à une société privée mais aux pouvoirs publics qui ont chargé la société d'en assurer l'exploitation.

La transformation des lignes de tramways en autobus devient indispensable en fonction des exigences de la vie moderne et de l'évolution de la vie urbaine et cette modernisation a été envisagée dès l'origine des discussions. Actuellement, l'établissement du Ve Plan de Modernisation et d'Équipement qui mettra notamment l'accent sur l'équipement urbain, nécessite que soit prévu l'aménagement des voies urbaines et en particulier leur dégagement dans le centre des villes importantes ; le Syndicat Mixte a eu la possibilité, étant donné qu'il constitue une représentation de la puissance publique, d'obtenir, après de nombreuses interventions, les emprunts nécessaires au financement de ce programme.- C'est dans ces conditions qu'il a été appelé à envisager l'accélération de quelques années du programme de substitution des autobus aux tramways pour les lignes "B" et "H".

M. CONSTANT expose aux représentants du personnel que le Syndicat Mixte s'est préoccupé de la situation de certains d'entre eux pour lesquels il n'y aurait pas de possibilité de reconversion mais, jusqu'à présent, il n'avait pas été précisé l'importance de ce problème et notamment les conséquences d'une accélération.

.../...



En effet, la transformation totale du réseau en 1968 ne posait aucun problème et il avait été indiqué par la Compagnie Générale Industrielle des Transports, qu'environ une douzaine d'agents seulement seraient touchés par ce changement d'exploitation. Cette appréciation paraît d'ailleurs confirmée par les lettres adressées le 7 Février dernier par les syndicats. - Cependant, cette correspondance fait état de certaines craintes provoquées par l'accélération du programme de remplacement des tramways par les autobus.

M. CONSTANT confirme que le Syndicat Mixte est décidé à examiner la situation particulière des agents qui seraient touchés par cette décision et il assure les représentants du personnel du souci du Syndicat d'étudier les garanties indispensables à leur situation. - Toutefois, les renseignements servant de base à cette étude lui manquent car il est nécessaire de connaître le nombre et la qualification des agents pour lesquels une reconversion s'imposera en fonction de la nouvelle organisation.

M. NOTEBART rappelle que la modernisation des dernières lignes de tramways concerne une population d'environ 150.000 habitants et que cette transformation est susceptible, en raison d'une plus grande souplesse d'exploitation, de répondre davantage aux besoins de l'usager. - Le Syndicat Mixte est donc tout disposé, pour faciliter la transformation des moyens de transport sur les deux dernières lignes de tramways existantes, d'examiner, en accord avec les représentants du personnel, les mesures pouvant permettre de garantir leur situation en cas d'impossibilité de reconversion ; c'est pour concrétiser cette volonté du Syndicat qu'il a provoqué exceptionnellement cette réunion à laquelle assistent les délégués des trois syndicats intéressés.

MM. COULT, HARDEMAN et VANDEPUTTE précisent que le programme de modernisation, tel qu'il avait été envisagé antérieurement, ne soulevait pas de problème dans le personnel ; toutefois, l'accélération est susceptible d'intéresser 90 agents qui ne pourront être reclassés et les délégués demandent que ces agents, et notamment ceux qui ont versés à la caisse des retraites, puissent bénéficier de garanties, c'est-à-dire qu'ils ne soient pas licenciés et qu'ils soient reclassés en conservant leur salaire et leurs avantages actuels.

M. COUET insiste également sur les difficultés de recrutement des chauffeurs parmi le personnel en raison de l'importance des échecs à l'examen du permis de conduire. A une demande des membres du Syndicat, il est indiqué que la C.G.I.T. prend en charge les frais correspondant à la première session du permis mais que les dépenses afférentes aux examens complémentaires sont supportées par les intéressés.

M. CONSTANT rappelle, pour répondre à cette dernière question, que le Syndicat a donné son accord pour le paiement d'un traitement correspondant au salaire de chauffeur-receveur dès recrutement de cette catégorie de personnel ; en outre, il a donné son accord pour l'acquisition de matériel permettant une préformation du personnel par des moniteurs qui peuvent obtenir toutes directives auprès de la Commission Nationale du Permis de Conduire sur l'orientation à donner à la préparation des candidats. Il espère que ces dispositions permettront de réduire le nombre d'échecs constatés jusqu'à présent.

M. NOTEBART estime qu'en raison des retraites annuelles il n'est pas impossible de trouver une solution pour les 90 agents qui seraient touchés par le programme de modernisation et qu'il serait possible d'envisager l'affectation de ce

.../...



personnel à certains postes en maintenant les avantages qu'ils obtiennent actuellement ; bien entendu ces postes de compensation seraient supprimés dès le départ en retraite de l'agent intéressé.

Il demande aux représentants du personnel de s'efforcer, ainsi que le fera le Syndicat Mixte, d'obtenir le plan du personnel dont la reconversion n'est pas possible en faisant préciser notamment la qualification, le nombre et la date correspondant à une nouvelle intégration.

En conclusion, M. CONSTANT remercie les personnes présentes de leur collaboration et il pense que cette réunion a été fructueuse car elle a permis de situer très exactement les difficultés et, celles-ci une fois précisées, il semble qu'une solution puisse être envisagée car il confirme l'intention du Syndicat Mixte d'examiner les mesures à prendre au mieux des intérêts de tous.

La Séance est levée à 11 h 45.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : VARLET  
NOTEBART  
HENAUX  
DUCROCQ

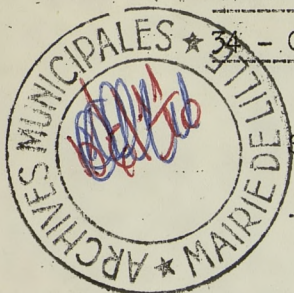
LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT



4eme Bureau

34 - C.G.I.T.



SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LILLE ET DE SA BANLIEUE

REUNION DU 24 AVRIL 1964

Le 24 Avril 1964, à 10 heures, 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 LONME,
- M. DREYFUS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
- MM. BRUNET, COURTHEOUX, MORIN et ZALESKI, Experts du Syndicat,
- M. BRILLION, Receveur du Syndicat,
- Melle LEPERS, Secrétaire du Syndicat,
- M. MAEGHT, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de Lille,

S'étaient excusés :

- M. DUCROCQ, Conseiller Général, Maire de SAINT-ANDRE,
- MM. HENNAUX et ROUSSEUX, Adjoint au Maire de LILLE.

x

x

x

A l'ouverture de la séance, M. CONSTANT présente les condoléances attristées du Syndicat Mixte à la suite du décès de Mme ROUSSEUX, épouse de M. ROUSSEUX, Adjoint au Maire de LILLE, membre du Syndicat.

Le Syndicat Mixte lui adresse le témoignage de sa sympathie.

M. le Président appelle ensuite les questions inscrites à l'ordre du jour.

1) REDUCTION DES SERVICES DE SOIREE.

Depuis le mois de février 1964, la Compagnie Générale Industrielle de Transports a mis à l'essai les mesures décidées par le Syndicat Mixte lors de sa réunion du 3 Janvier 1964, c'est-à-dire le prolongement de la ligne "13" jusqu'au carrefour Destoop et l'inversion du sens du parcours du circuit "15".

A la suite de ces essais, il a été constaté que ces deux aménagements n'entraînaient pas une fréquentation plus importante des lignes et, dans ces conditions, il est proposé de maintenir les circuits tels qu'ils existaient au cours de la réunion du 3 Janvier 1964, de supprimer le circuit "15" et de rétablir le circuit "13" sans la desserte du carrefour Destoop.

.../...



Le Syndicat Mixte donne son accord à cette proposition et il demande que M. le Maire de RONCHIN soit avisé de cette décision en lui précisant les motifs et également que la suppression des deux services envisagés n'intervienne que dans un certain délai afin que le public puisse en être informé suffisamment à l'avance par voie de presse.

II) RECLAMATIONS DE LA MUNICIPALITE DE LILLE CONCERNANT LE FONCTIONNEMENT DE CERTAINES LIGNES.

M. ROUSSEAU s'était fait l'écho, lors de la précédente réunion, de réclamations concernant le fonctionnement de certaines lignes et notamment celle desservant "les quatre Cents Maisons".- En raison de l'absence de M. ROUSSEAU, le Syndicat Mixte reverra cette affaire ultérieurement.

III) CONDITIONS D'ORGANISATION DES SERVICES SUSCEPTIBLES DE DESSERVIR LES SPECTACLES LILLOIS EN FIN DE SOIREE.

M. NOUBERT a souhaité que les spectacles lillois soient mieux desservis en fin de soirée. Après discussion, le Syndicat Mixte propose de modifier l'horaire des deux services de soirée dont l'un partirait à 23 h au lieu de 22 h 45 et l'autre à 24 h au lieu de 23 h 30.

Le Syndicat Mixte prend acte de l'établissement d'un dépliant intéressant les circuits de soirée mais il souhaite que l'impression de ce fascicule soit améliorée et notamment que la rédaction en soit modifiée ; il demande que le dépliant fasse d'ailleurs apparaître l'ensemble des horaires de toutes les lignes, jours de semaine, samedi et dimanche compris.

IV - PROGRAMME DE TRAVAUX POUR L'EXERCICE 1964.

Au cours de la réunion du 3 Janvier 1964, le Syndicat Mixte avait différé l'examen de certains postes du programme de 1964 qui concernaient le renouvellement de l'outillage et du mobilier.- Les experts ont été en outre appelés, en raison des décisions relatives à l'accélération du programme de modernisation du réseau, à compléter ce programme 1964 par l'adjonction de certains postes qu'ils avaient initialement supprimés.

M. ZALESKI rend compte de l'examen de ce programme et le Syndicat Mixte propose, en complément des autorisations accordées lors de sa séance du 3 Janvier 1964, de donner son agrément aux postes suivants :

CHAPITRE I - Matériel roulant.

Poste 3 - Renouvellement V.L. Direction (poste porté de 9.200 F à 11.200 F).

CHAPITRE II - Voies et lignes aériennes.

Postes 8,9 et 10 - Renouvellement des voies (postes réduits de 72.500 F à 15.300 F).

A ce sujet, la C.G.I.T. a été appelée à établir, en accord avec les maires, un programme des travaux de sécurité les plus urgents en coordination avec les travaux de voirie à exécuter.

La Compagnie Générale Industrielle de Transports a procédé à une étude des zones dans lesquelles les rails constituent un danger pour la circulation et un programme doit être fixé en accord avec les Services Municipaux de la Ville de LILLE.

.../...



CHAPITRE III - Génie civil.

Postes 55 et 56.

Ces postes intéressent le hangar de 17 mètres de longueur et l'acquisition d'une bande de terrain appartenant à l'Autorité Militaire. Il y a lieu de souligner à ce chapitre qu'aucune décision n'est encore intervenue sur la procédure administrative et que l'affaire est actuellement soumise à l'appréciation du Conseil d'Etat.- En outre, au cours d'un rapport précédent, il avait été indiqué que le parc autobus de la C.G.I.T. comporterait, après transformation complète, 125 autobus ; 30 devraient être garés dans l'actuelle remise Vauban et 92 dans le hangar en construction ; seuls quelques autobus sont susceptibles d'être garés à l'air libre mais un léger effort d'organisation doit permettre de les abriter aux lieu et place des autobus qui sont périodiquement immobilisés par les réparations.- Dans le cas où le réseau devrait s'étendre, il serait possible de garer environ 25 autobus sur la bande de terrain située entre le hangar en construction et le terrain militaire.

Enfin, il avait été indiqué, à cette époque, c'est-à-dire le 8 Décembre 1962, que seule une expansion considérable du réseau devrait poser des problèmes de garage et que, dans ces conditions, le Syndicat serait alors amené à envisager un regroupement complet de toutes les installations en vue d'une amélioration des dispositions techniques et de la rentabilité du réseau.

Poste 54 - Interphone.

Il est proposé de repousser la réalisation de cet aménagement en 1965.

Il est également prévu le financement de l'implantation des poteaux de signalisation d'arrêts dont les travaux sont chiffrés à 100.000 F au lieu de 50.000 F.

CHAPITRE IV - Outillage complémentaire.

Poste 56 - Achat de 2 postes radio dont le montant est ramené de 12.500 F à 8.500 F.

Poste 57 - Aménagement du magasin dont la somme est portée de 5.000 F à 8.000 F.

Poste 68 - Eclairage de la salle de recettes : somme à rétablir de 1.960 F.

Poste 71 - Matériel d'enseignement : à prévoir une somme de 1.000 F au lieu de 350 F ; en outre, la Compagnie Générale Industrielle de Transports est appelée à acquérir un appareil de distribution de boissons chaudes d'un coût de 2.800 F.

CHAPITRE V - Renouvellement de l'outillage -

L'ensemble de ce chapitre est réduit de 16.300 F et ramené à 65.550 F.

En conclusion, les dépenses du fonds de travaux pour l'exercice 1964 se résument ainsi qu'il suit :

	<u>Modernisation</u>	<u>Renouvellement</u>
- Matériel roulant	239.500 F	11.200 F
- Voies et lignes aériennes	337.100 F	116.670 F
- Génie Civil	715.000 F	-
- Outillage - Mobilier	50.700 F	65.550 F
	<u>1.342.300 F</u>	<u>193.420 F</u>

.../...



Le bilan du fonds de travaux pour 1964 serait :

<u>DEBIT</u>		<u>CREDIT</u>	
- Remboursement annuités de rachat	1.868.000 F	- Solde au 31.12.1963	3.343.000 F
- Autobus 1963	2.715.000 F	- Dotation 1964	2.508.000 F
- Annuités d'emprunt	1.228.000 F	- Emprunt 1964	2.220.000 F
- Modernisation	1.342.000 F	- Mitraille	50.000 F
- Renouvellement	193.000 F		
	<u>7.346.000 F</u>		
Solde créditeur	775.000 F		
	<u>8.121.000 F</u>		<u>8.121.000 F</u>

Le Syndicat Mixte avait en outre demandé à la Compagnie Générale Industrielle de Transports d'établir un tableau de concordance entre l'inventaire des biens rachetés par le Syndicat Mixte et le chapitre du programme de 1964 relatif au renouvellement du mobilier et de l'outillage. Ces précisions ont été fournies le 21 Avril 1964 et le Syndicat procédera à l'examen de cette concordance.

V) EXAMEN DU 4ème TRIMESTRE 1963 DU COMPTE D'EXPLOITATION, DU FONDS DE TRAVAUX ET DU COMPTE OUVERT A LA TRESORERIE GENERALE :

L'examen des écritures passées au compte travaux pendant le 4ème trimestre 1963 ne donne lieu à aucune observation. Au 31 décembre 1963 le solde créditeur était de l'ordre de 4.387.000 F. Compte tenu de certaines sommes à réaliser la balance présente un crédit de 4.922.000 F. Sur cette somme 1.000.000 de F ont été placés en Bons du Trésor et 3.738.000 F en compte courant à la Trésorerie Générale. Le solde, soit 184.000 F a été versé à la Trésorerie Générale dans le courant du mois de Janvier 1964.

En ce qui concerne le compte d'exploitation du 4ème trimestre de 1963, M. ZALESKI présente les observations suivantes :

- a) au crédit : les recettes brutes de trafic ont augmenté de 293.000 F, soit 7 % et les recettes de publicité ont baissé de près de 50 %.- A ce sujet, le Syndicat Mixte demande instamment que toutes mesures soient prises pour que les recettes à provenir de ce poste soient augmentées.
- b) au débit : les dépenses courantes d'exploitation n'ont augmenté que de 109.000 F, soit 3,4 %.

Le résultat du trimestre se traduit par un bénéfice de 267.000 F. Une partie de cet excédent a été versée au fonds de travaux et le résultat bénéficiaire est ainsi réduit à 73.000 F.

A ce sujet le Syndicat Mixte est saisi d'une demande de la C.G.I.T. concernant la constitution du fonds de garantie. En application de la convention actuellement en vigueur le fonds de garantie qui doit être employé à l'extinction des insuffisances éventuelles de la balance du compte d'exploitation est alimenté par la moitié de l'excédent du compte d'exploitation jusqu'à ce que les disponibilités aient atteint, après couverture du déficit des exercices antérieurs, une somme égale à 5 % du montant des recettes brutes d'exploitation du dernier exercice.

Le fonds de garantie est actuellement taxé comme bénéfices de l'exploitation.

Le service du Contrôle des Voies Ferrées d'Intérêt Local propose de modifier les conditions de versement de ce fonds.

.../...



Après discussion, le Syndicat Mixte estime que cette affaire nécessite une étude particulière et il surseoit à statuer sur les propositions qui lui sont présentées en demandant, pour le moment, le maintien du statu-quo.

VI) EXAMEN DU COMPTE GENERAL D'EXPLOITATION POUR L'ANNEE 1963.

La parole est donnée à M. ZALESKI. Les recettes totales sont en augmentation de 1.335.000 F par rapport à 1962, soit plus de 9 %. Les dépenses courantes d'exploitation ont augmenté de 6,5 %, soit 770.000 F.

Le résultat de l'exercice 1963 fait apparaître un bénéfice de 388.000 F contre 60.000 F en 1962 et, dans l'ensemble, le fonctionnement du réseau au cours de l'exercice 1963 ne soulève pas de remarque particulière.

Le Syndicat Mixte prend acte de ces renseignements intéressant l'exercice 1963.

VII) ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DE MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION.

Les commandes ont été passées par la C.G.I.T. pour l'installation des poteaux de signalisation aux arrêts. La première livraison pourra intervenir très prochainement afin que cette commande soit entièrement honorée avant la période des congés.

En ce qui concerne l'exploitation publicitaire de ces panneaux, il est demandé à la Compagnie Générale Industrielle de Transports d'en continuer l'étude compte tenu de la nécessité de maintenir la perception de la taxe de publicité lorsque celle-ci a été appliquée.

Le Syndicat Mixte souhaite que soient également poursuivis les pourparlers concernant l'apposition de publicité sur les véhicules.

En ce qui concerne le kiosque situé Place de la Gare, il est précisé que celui-ci a été remis en peinture extérieurement mais que la redevance offerte qui s'élève à 1.200 F par an est insuffisante pour couvrir les droits d'établissement et taxes annuelles et, dans ces conditions, il est pour le moment sursis à l'étude d'une publicité sur ce bâtiment.

VIII) CONSTRUCTION DES GARAGES ET COMMANDE DES AUTOBUS.

Le Syndicat Mixte donne son accord pour passer la commande auprès des Etablissements BROSSSEL de 45 autobus destinés à la modernisation des lignes "B" et "H". - M. NOTEBART demande si les prix proposés par ces Etablissements restent toujours compétitifs et nettement inférieurs à ceux offerts par les entreprises françaises. Il demande, pour respecter les délais du programme de modernisation, que soient adressées au Syndicat Mixte copie de la lettre de commande transmise aux Etablissements BROSSSEL ainsi que copie de la correspondance qui pourrait être échangée en vue de l'intervention du contrat et de la détermination des délais prévus pour la livraison. La Compagnie est invitée à tenir les Experts au courant des difficultés techniques qui surgiraient au sujet de cette acquisition. Il souhaite qu'une visite soit effectuée auprès des ateliers de cette entreprise. Le Syndicat Mixte propose de prévoir cette visite dans le courant du mois de Juin. Le rendez-vous sera fixé à la C.G.I.T. afin de permettre aux membres du Syndicat de constater l'achèvement des travaux de construction des garages.

Au sujet du programme de modernisation il est précisé que la C.G.I.T. a adressé un premier état intéressant la situation du personnel. - En outre, il est donné lecture aux membres du Syndicat d'une lettre du 17 Avril 1964 émanant des représentants du personnel. Cette affaire fera l'objet d'un examen détaillé au cours d'une prochaine réunion lorsque la Compagnie Générale Industrielle de Transports aura pu faire parvenir tous les renseignements nécessaires à la détermination des mesures qui pourront être prises pour les agents dont la reconversion ne pourrait être envisagée.

.../...



IX) EXTENSION DE LA ZONE URBAINE.

Il est rendu compte aux membres du Syndicat de la procédure engagée pour l'extension de la zone urbaine et il est demandé à ce sujet de prévoir, lors d'une réorganisation, la possibilité d'inclure la commune de CAPINGHEM.

A cette occasion, le Syndicat Mixte mandate son Président pour prendre contact avec M. PROVO, Président de la Commission Tripartite de "L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING" en vue d'examiner les conditions de création d'un réseau commun qui permettrait une unification des conditions de fonctionnement.

X) APPLICATION DES HORAIRES D'ETE ET AMENAGEMENT DES HORAIRES AUX HEURES DE POINTE.

Le Syndicat Mixte ne soulève aucune observation sur les propositions qui lui sont présentées étant entendu que des modifications pourraient éventuellement être apportées en fonction des nécessités.

XI) PRIME D'ASSURANCE.

Le Syndicat Mixte avait décidé, lors de sa séance du 26 Mars 1963, de contracter une assurance auprès de la Compagnie MUGNILLER & MOTTE pour couvrir la responsabilité civile du Syndicat, ainsi que les accidents qui pourraient parvenir à ses membres dans l'exercice de leur mission.

Le Cabinet d'assurance a fait connaître que le montant de la prime concernant la responsabilité civile avait été porté de 46,76 F à 57,47 F et le Syndicat Mixte autorise le versement de cette cotisation et décide l'inscription, au Budget du Syndicat, de la somme complémentaire de 8,71 F.

MM. DUPAIGNE et BILLARD représentant la Compagnie Générale Industrielle de Transports sont introduits en séance et il leur est donné connaissance des décisions prises.

Plus personne ne demandant la parole, la séance est levée à 12 heures.

LES MEMBRES DU BUREAU,

signé : VARLET  
NOTEBART

LE PRESIDENT,

signé : CONSTANT