

10

VILLE DE REZE

PROCES-VERBAL
DE LA REUNION DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 21 DECEMBRE 1979

VILLE DE REZE

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL MUNICIPAL AYANT SIEGE LE VENDREDI
21 DECEMBRE 1979 à 19 H à l'HOTEL DE VILLE (SALLE DU CONSEIL MUNICIPAL) -

L'an mil neuf cent soixante dix-neuf, le vingt et un décembre dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Ville de REZE s'est réuni sous la présidence de M. FLOCH, Maire, suivant convocation faite le 14 Décembre 1979.

Etaient présents :

- M. FLOCH, Maire
- MM. COUTANT - JORAND - CONCHAUDRON - PAPIN - RETIERE -
MARIEL - QUEBAUD - Adjoints
- M. HOCHARD, Adjoint délégué
- MM. BARAUD - Mme BLANDIN - MM. BREMONT - BROCHU - BROSSAUD -
CAILLEAU - Melle CHARPENTIER - MM. GUILLOU - LOUET - PINTAUD - PRIN - SAILLAN
TREBERNE - VANECKE - BEDEL, Conseillers Municipaux

Absents excusés : (mais ayant donné procuration pour voter en son nom à un collègue du Conseil) :

- Mme QUILLAUD - M. HIMENE, Adjoints
- MM. BASTARD - MMES JUHEL - LEPRETRE-EDOM - MORIN, Conseillers
Municipaux

Assistaient également :

- M. BRAUD, Secrétaire Général de la Ville,
- M. BRODU, Secrétaire Général Adjoint

M. le Maire ouvre la séance et procède à l'appel des membres du Conseil Municipal.

M. GUILLOU, Conseiller Municipal, est nommé secrétaire de séance.

DEMANDE D'INSCRIPTION D'URGENCE :

L'Assemblée est appelée à se prononcer sur l'inscription à l'ordre du jour du présent Conseil de certains dossiers présentant un caractère d'urgence.

Il s'agit de :

- 3°a - S.E.M.I. de REZE - Opération de construction "La Lande St Pierre" - Procédure d'expropriation - Subrogation de la S.E.M.I. -
- 3°b - S.E.M.I. de REZE - Augmentation de capital - Participation de la Ville - Accord -
- 4°a - C.E.S. Salvador Allende - Construction d'atelier complémentaire en vue de l'enseignement de matière technologique en classes de 4ème et 3ème - Avis à donner -
- 16a - F.R.M.J.C.
- 17° - Fédération Nationale des Associations Départementales d'Aide aux Retraités - Voeu -

A l'unanimité le Conseil approuve.

Les cinq dossiers précités sont ainsi ajoutés à l'ordre du jour.

SEANCES DES 22 OCTOBRE ET 9 NOVEMBRE - PROCES VERBAUX - APPROBATION -

Le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte les procès verbaux des séances des 22 Octobre et 9 Novembre 1979.

C O N S E I L M U N I C I P A L

Séance du 21 Décembre 1979

- A) Appel nominal
- B) Désignation d'un secrétaire
- C) Procès-verbaux des séances du 22.10.79 et 9.11.79
- D) Inscription d'urgence.
- O - Voirie rapide - Contournement de l'agglomération - Franchissement de la Loire à CHEVIRE -
- 1° - Personnel communal - Création de nouveaux services et transformation d'emplois - Approbation -
- 2° - Locaux de l'ancienne école de Pont Rousseau Nord - Maintien dans le domaine public communal - Désaffectation - Nouvelle affectation -
- 3°a - S.E.M.I. de REZE - Opération de construction "Lande St Pierre" - Procédure d'expropriation - Subrogation de la S.E.M.I. -
- 3°b - S.E.M.I. de REZE - Augmentation de capital - Participation de la Ville Accord -
- 4° - Enseignement élémentaire et préélémentaire - Adjudication des fournitures scolaires - Année 1980 - 1981 - Approbation -
- 4°a - C.E.S. Salvador Allende - Construction d'atelier complémentaire en vue de l'enseignement de matière technologique en classes de 4ème et 3ème - Avis à donner -
- 5° - Armoiries de la Ville - Enoncé -
- 6° - P.O.S. Approbation
- 7° - C.D. 58 - Enquête d'utilité publique - Résultats - Approbation -
- 8° - Intégration des voies du lotissement ^{des mairies de La Chapellerie} ~~Henri~~ dans le domaine communal - Suite à l'enquête publique -
- 9° - Lotissement HENRI - Avenues de Deauville et de Pornichet - Classement dans la voirie communale.
- 10° - Rue Emile Zola - Fixation de la largeur et mise à l'alignement de la rue Emile Zola - Résultats de l'enquête publique.
- 11° - Rue du Moulin à l'Huile - Mise à l'alignement - Enquête en vue de la fixation de la largeur - Etablissement du projet d'aménagement et direction des travaux -

- 80
- 12° - Chemin du Petit Bois - Classement - Ouverture et fixation des limites du Chemin du Petit Bois - Résultats de l'enquête publique -
 - 13° - C.E.S. Salvador Allende - Hourdis - Responsabilité décennale des architectes et entrepreneurs -
 - 14° - Terrains réservés pour équipements publics - Acquisition JAUNET -
 - 15° - Taxe d'habitation - Revendication et proposition de la Confédération Syndicale des Familles - Voeu -
 - 16° - Centre Aéré de Pont Saint Martin - Loyer à régler à la Ville de Pont Saint Martin pour l'occupation de l'école publique, en centre aéré, chaque année au mois de Juillet et parfois au mois d'Août.
 - 16°a- Contrat de financement F.R.M.J.C. - Avenant n° 2 - Approbation -
 - 17° - Fédération Nationale des Associations Départementales d'Aide aux Retraités - Voeu -
 - 18° - Pétition nationale pour une autre politique de l'énergie - Voeu -
-

CONSEIL MUNICIPAL
Séance du

21. DEC. 1979

O B J E T - VOIRIE RAPIDE
CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION
FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE A CHEVIRE

Monsieur le Maire donne lecture de l'Exposé suivant :

E X P O S E -

Comme vous le savez, le Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération nantaise regroupe les quinze communes inscrites dans le périmètre de l'agglomération, défini par l'INSEE en 1975.

- | | |
|------------------|-------------------------|
| - Bouguenais | - Orvault |
| - Carquefou | - Rezé |
| - Couëron | - Saint-Herblain |
| - Indre | - Saint-Jean de Boiseau |
| - La Montagne | - Sainte-Luce |
| - Le Pellerin | - Saint-Sébastien |
| - Les Sorinières | - Vertou |
| - Nantes | |

Au sein de ce Syndicat, la Ville de Rezé n'a jamais cessé de revendiquer l'urgence du contournement ouest qui imposait le franchissement de la Loire à Cheviré.

Vous vous souvenez qu'avant 1977, le SIVRAN s'était prononcé, malgré l'opposition de Rezé et d'une autre commune du Nord de la Loire, pour un système de pénétrantes qui ne pouvait avoir d'autre effet que d'accroître considérablement les difficultés de circulation et concourir à l'asphyxie de l'agglomération.

A l'époque, il avait même été imaginé qu'à la rigueur, le franchissement de la Loire aurait pu être assuré hors enveloppe, par le truchement du péage, formule contre laquelle, au nom de la Ville de Rezé, M. PLANCHER s'était élevé.

Ultérieurement, sous l'insistance de la Ville de Rezé, le SIVRAN avait fini par rejeter la solution du péage, mais, pour préserver l'exécution du programme de pénétrantes, il avait repoussé la réalisation du contournement ouest à un horizon indéfini.

Les élections municipales de mars 1977, en modifiant la configuration politique des municipalités, ont amené de nouvelles orientations du Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide.

.../...

Le nouveau Comité Syndical, prenant conscience de l'incohérence du programme de voirie rapide arrêté au titre du VIIème Plan, a repris les études antérieures à leur point de départ, et au terme d'un travail particulièrement sérieux, a proposé un nouveau schéma de voirie rapide caractérisé par le contournement de la partie dense de l'agglomération, traduisant ainsi l'évitement du centre et des points chauds de circulation.

Le Comité Syndical dut en premier lieu convaincre les représentants des services de l'Etat, qui, forts des décisions prises par le SIVRAN lui-même au moment de la préparation du VIIème Plan et de l'engagement des opérations qui en découlaient, ont, en un premier temps, tout en reconnaissant le bien-fondé de la thèse du contournement, résisté à une réforme quasi complète du système antérieur.

Il fallut en appeler aux instances parisiennes pour que le Syndicat obtienne la prise en considération du nouveau programme par la Direction des Routes.

Comme vous le savez au travers des informations incessantes qui ont été assurées à partir des réunions du Comité du SIVRAN, le programme de voirie rapide prévoit maintenant un contournement complet de l'agglomération, dont vous vous rappelez la configuration exposée dans la plaquette éditée par le SIVRAN : " UN TUNNEL pour franchir la Loire à Cheviré ", dont vous avez tous reçu un exemplaire.

Dans ce programme, le SIVRAN affirmait comme la priorité des priorités la partie du contournement ouest comprise entre la Bouvre et la Janvraie, et donc la construction d'un ouvrage pour traverser la Loire à Cheviré.

Ainsi, le Syndicat à l'unanimité faisait sienne une thèse exposée depuis longtemps par la Municipalité rezéenne.

Quant à la nature du franchissement, le SIVRAN optait délibérément pour le tunnel en raison du net avantage que présentait cette solution par rapport à celle du pont.

Bien entendu, le SIVRAN demeurait opposé au péage et considérait que la voirie rapide devait être réalisée par les collectivités publiques.

Traditionnellement, la répartition des charges en matière de voirie rapide à l'intérieur d'une agglomération est la suivante :

- Etat : 55 %, Collectivités Locales : 45 % dont : Département : 15 %,
.. Communes en agglomération : 30 %.

La tranche de première urgence du programme SIVRAN (ouvrage de franchissement et ses abords, de la Bouvre à la Janvraie) posait au niveau de l'Etat un problème quasiment insoluble selon cette tradition.

.../...

En effet, les règles applicables en matière de contrôle des dépenses engagées font que les délégations de crédits sont annuelles et que ces délégations doivent se rapporter à une tranche opérationnelle complète.

Dans le cas de Cheviré, où l'ouvrage de franchissement atteignait selon les estimations une somme de 240 millions, il était impossible que l'Etat pût consacrer sur un seul exercice une somme correspondant à sa part, soit 132 millions. Un tel montant dépassait, et de beaucoup, les sommes consacrées annuellement par l'Etat pour la voirie rapide de l'agglomération nantaise.

Puisque l'Etat ne pouvait participer à l'ouvrage en raison d'une règle administrative, il fallait, pour surmonter l'obstacle, sortir de la tradition et trouver au moyen d'un engagement contractuel, une clé de répartition des charges satisfaisante.

C'est dans cet esprit qu'a été imaginée la conclusion de deux programmes d'action prioritaire se complétant l'un l'autre.

Au terme du premier programme concernant la tranche urgente " Cheviré et abords ", les collectivités locales se verraient déléguer la maîtrise d'ouvrage et prendraient une avance de financement sur l'Etat, avance qui serait récupérée dans le programme ultérieur.

Somme toute, les services de l'Etat étaient d'accord pour adopter le nouveau schéma de voirie rapide proposé par le SIVRAN, et, de façon à permettre la construction de l'ouvrage de Cheviré, pour conclure avec les collectivités concernées un programme d'action prioritaire d'intérêt local.

Bien entendu, une telle vision de la réalisation du programme ne pouvait engager à ce stade de la démarche, au titre des collectivités locales, que le SIVRAN. Il convenait donc de savoir si le Département s'associerait à l'opération.

Des contacts ont été entrepris avec les responsables départementaux dès que le programme a été à un niveau d'élaboration suffisant.

Il a fallu en effet un an au SIVRAN pour mettre au point des dispositions dont la cohérence soit assurée.

Pour le Conseil Général, le programme SIVRAN est nouveau. L'Assemblée Départementale en était restée à la construction d'un pont hors enveloppe financière, grâce à un péage, conception identique du reste à celle de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes.

Il fallait donc convaincre les Elus départementaux de la valeur du programme du SIVRAN afin que le Département veuille s'associer à l'entreprise.

.../...

En son temps, le Département suivant délibération du Conseil Général du 7 novembre 1978, s'est déclaré favorable au schéma de voirie rapide prôné par le SIVRAN, approuvant par là même la substitution de l'idée du contournement à celle du réseau de pénétrantes, mais en même temps il affirmait sa préférence pour un pont dont il déclarait vouloir prendre la maîtrise d'ouvrage.

Si l'on pouvait se réjouir de voir le Conseil Général adopter la conception du réseau prônée par le SIVRAN, on devait regretter une prise de position sur un choix inopportun quant à la nature de l'ouvrage et sur un engagement rigide, compromettant le succès de l'opération.

Depuis cette époque, de nombreuses réunions ont été tenues à la Préfecture, sous la présidence de Monsieur le Préfet, rassemblant les services de l'Etat (directions régionale et départementale de l'Equipement et Trésorerie Paiement Générale), les représentants du Conseil Général et le Bureau du SIVRAN.

Grâce à ces réunions et à certains contacts qui ont pu s'établir entre les Membres de la Collectivité Départementale et du SIVRAN, il semble qu'une évolution se soit dessinée, mais actuellement, rien n'en garantit l'issue.

Le Conseil Général doit traiter ce problème en janvier prochain, et la délibération qu'il prendra sera capitale.

En dehors de certaines considérations qui peuvent tenir à certains prestiges personnels, il faut mesurer le chemin parcouru dans la pensée des membres les plus influents du Conseil Général, le point d'origine correspondant à un pont à péage, et le point souhaité d'arrivée étant un tunnel, avec la participation des collectivités locales associée à celle de l'Etat, aux termes d'un programme d'action prioritaire.

Quelles que puissent être nos craintes par rapport à l'issue du débat, nous ne pouvons manquer d'observer à quel point les justifications techniques et économiques apportées par le SIVRAN ont réussi à convaincre.

Il était normal que la démarche intellectuelle prenne du temps, et l'on peut même regretter que l'urgence d'un tel dossier ne puisse souffrir un délai supplémentaire qui n'eût pas manqué, à coup sûr, de faire tomber les dernières réticences.

En effet, le SIVRAN disposait de la participation des services de la Ville de Nantes et de l'Association Communautaire de la Région Nantaise, et son action a pu être soutenue sans discontinuer. Ses travaux ont gagné en cohésion et l'on doit imaginer le sujet de réflexion que ne manquera pas de représenter pour l'Assemblée Départementale l'unanimité qui s'est manifestée à toutes les décisions du SIVRAN, quelle que soit la diversité de la représentation politique des communes associées.

.../...

Cette unanimité doit, pour le Département, être le gage de la fiabilité technique et économique des propositions du SIVRAN.

Le problème est, dès maintenant, de convaincre le Conseil Général :

- 1.- d'approuver le dossier de voirie rapide élaboré par le SIVRAN, et notamment de se ranger à son opinion quant à la nature de l'ouvrage de franchissement de la Loire, soit un tunnel,
- 2.- d'accepter de participer au financement de cet ouvrage dans une proportion logique correspondant à la proportion habituellement assumée par cette collectivité, compte tenu du remaniement dans la répartition des maîtrises d'ouvrage qu'impose l'obligation de conclure deux programmes d'action prioritaire successifs,
- 3.- de se définir par rapport à la maîtrise d'ouvrage,
- 4.- de rejeter définitivement le péage.

En ce qui concerne ce dernier point, nous devons signaler l'anomalie d'un péage minime qui ne dispenserait pas les collectivités locales de leur participation financière, péage dont le revenu serait obéré, sinon en totalité, du moins pour une très grande part, par les frais d'exploitation.

Nous devons, en outre, faire observer qu'économiquement ces frais d'exploitation constitueraient une charge parasite, fût-elle perçue près de l'usager, qu'il y a tout lieu d'éviter. Ce sont, en effet, les mêmes personnes qui participeraient aux charges de la construction au travers de leurs impôts locaux, et qui ajouteraient à cette contribution la redevance de péage à chaque utilisation. C'est donc par rapport au cumul de ces deux charges que chaque habitant de l'agglomération nantaise doit se situer, et notre rôle est sur ce point, d'assurer au maximum l'information indispensable.

En ce qui concerne la nature de l'ouvrage, il faut savoir que la région nantaise doit faire face, non seulement au handicap que constitue l'insuffisant réseau de communication, mais aussi à des attaques plus ou moins dissimulées contre tout ce qui peut préserver son avenir économique.

La région nantaise est construite autour d'un Port, et ce Port ne doit pas mourir. La réalisation d'un pont de 63 mètres de hauteur, outre qu'elle serait une injure au site, compromettrait l'exploitation portuaire et entraînerait à brève échéance la disparition de la construction navale.

D'autre part, la proximité de l'aérodrome de Château-Bougon impose des contraintes qui seraient péniblement respectées avec un pont.

.../...

Nous devons, en outre, considérer la gêne à la circulation que peut représenter un ouvrage d'une telle hauteur dans des circonstances climatiques du genre de celles que nous venons de vivre avec la période des récentes tempêtes, caractérisée par des vents de force 10. A-t-on réfléchi aux risques de panique et d'accidents engendrés, sur un pont, par de telles circonstances ?

Ne nous attardons pas sur les autres avantages du tunnel qui ont été bien exposés par le SIVRAN dans ses publications sur son programme, et plus récemment dans la délibération qu'a prise son Comité, à la date du 28 novembre dernier.

Cette délibération vous a été communiquée, et nous avons tout lieu de la faire nôtre. Sans doute, pourrions-nous penser qu'au niveau du choix du maître d'ouvrage, la collectivité désignée aura peu d'importance, dès lors que la nature de cet ouvrage sera arrêtée. Toutefois, cette maîtrise d'ouvrage suppose une correspondance financière, et pour cette raison, il ne serait pas bon que le SIVRAN, qui a élaboré le programme et a contribué ainsi à la définition des meilleures options, fût écarté d'une responsabilité qui a tout lieu d'être la suite logique de ses études.

D'autre part, si le SIVRAN, grâce d'ailleurs à son dynamisme, et à la conviction de ses membres, a pu, au niveau de la compréhension du dossier, avoir une avance appréciable vis-à-vis du département, il serait normal que ce dernier fût associé, à part entière, à l'entreprise puisque les contribuables du département seront appelés à y participer.

C'est dans cette perspective qu'il a semblé au SIVRAN que la solution la plus raisonnable serait la constitution d'un Syndicat mixte réunissant au moins le Département et le SIVRAN.

D'autre part, les contacts qu'a eu le bureau du SIVRAN avec le Président de l'Établissement public régional autorisant l'espoir d'une contribution spéciale, il ne serait pas non plus impossible d'associer la Région au Syndicat mixte que nous appelons de nos vœux.

La Ville de Rezé est membre du Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération Nantaise, et elle a donc délégué à ce Syndicat ses prérogatives en matière de voirie rapide. Nous pouvons d'ailleurs nous féliciter de la contribution persuasive de nos délégués au Syndicat et je crois pouvoir, en votre nom, leur exprimer nos remerciements pour leur action efficace. Il n'est donc pas indispensable que notre Conseil Municipal se prononce sur ce point, qui a fait l'objet d'une information continue de nos collègues. Toutefois, le sujet est d'importance ; le tunnel de Cheviré - car c'est bien ainsi que nous devons parler - est capital, non seulement pour le confort des communications à l'intérieur de la commune, mais bien davantage encore pour son essor économique.

.../...

Il est donc important que nous nous prononcions sur ce dossier, que nous affirmions notre position en tous points conforme aux décisions du SIVRAN, et que nous donnions à cette position toute la publicité que justifie l'enjeu du débat.

Nous devons rappeler avec insistance qu'économiquement, l'absence du franchissement de la Loire à Cheviré coûte plus chère que le prix de l'ouvrage. Aussi, ne saurions-nous tolérer le moindre délai supplémentaire.

Je vous demande donc de bien vouloir voter la délibération proposée.

DELIBERATION -

Le Conseil Municipal,

Vu les délibérations successives du Comité du Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération Nantaise relatives au programme de contournement et au franchissement de la Loire à Cheviré, et plus particulièrement la délibération prise par ce Comité à la date du 28 novembre 1979,

Considérant le préjudice causé à la Ville de Rezé par l'insuffisance criante des voies de communication dans l'agglomération nantaise,

Considérant la gêne que constitue cette situation pour le développement économique de la Commune,

Considérant l'intérêt régional du programme élaboré par le SIVRAN, et la part que tient Rezé dans cet intérêt régional,

Considérant la fiabilité des propositions techniques et économiques du programme SIVRAN tel qu'il résulte de la délibération du Comité Syndical, en date du 28 novembre 1979,

Considérant la part que, grâce à ses délégués, la Commune de Rezé a prise dans l'élaboration de ce programme,

.../....

DELIBERE - À l'unanimité,

1.- Se félicite de l'action de ses délégués et de celle des autres communes représentées au sein du Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération Nantaise,

2.- Approuve, sans réserve, les propositions faites par le SIVRAN pour la réalisation du programme de contournement de l'agglomération nantaise, et plus particulièrement pour le franchissement de la Loire à Cheviré,

3.- Affirme : a)- son choix pour un tunnel, seule solution technique acceptable en raison des activités portuaires et de la nécessaire sécurité à assurer en toutes conditions météorologiques,

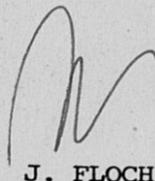
b)- son opposition à un financement par péage, même partiel,

c)- son attachement à une répartition générale des charges financières du programme complet de contournement élaboré par le SIVRAN, conforme à la tradition, et notamment sur le maintien de la part de l'Etat au taux minimum de 55 % de la totalité des travaux inclus dans le programme, la participation étant indexée sur le coût de la construction,

d)- son accord pour la conclusion de programmes d'action prioritaire favorisant la réalisation rapide du franchissement de Cheviré, nonobstant les obstacles administratifs inhérents aux règles de financement des travaux de l'Etat, sous la réserve que les adaptations de financement et les délégations de maîtrise d'ouvrage viennent en compensation d'un programme sur l'autre et ne compromettent pas l'équilibre économique de l'ensemble du programme,

e)- exprime le vœu que, faute de pouvoir être assumée par l'Etat, la maîtrise d'ouvrage soit déléguée à un établissement public (syndicat mixte) regroupant les collectivités appelées à la participation financière, c'est-à-dire le SIVRAN, le Département, et éventuellement, la Région.

Le Maire



J. FLOCH