

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

VILLE DE REZE-lès-NANTES

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL MUNICIPAL AYANT SIEGE,
EN SEANCE EXCEPTIONNELLE, LE VENDREDI 14 MARS 1975, A 19 H.
(SALLE DU CONSEIL MUNICIPAL) -

-:-

L'an mil neuf cent soixante quinze, le quatorze Mars, à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Ville de REZE s'est réuni en séance exceptionnelle, sous la présidence de M. PLANCHER, Maire, suivant convocation faite le dix Mars.

Etaient Présents :

M. PLANCHER, Maire,
MM. FLOCH, VINCE, COUTANT, CONCHAUDRON, HOCHARD,
JORAND, Adjointe,
RAFFIN-CABOISSE, Conseiller Municipal Subdélégué,
MM. BARAUD, LE MEUT, ARDOUIN, ROBERT, SAVARIAU,
SAULNIER, Mmes DUGUE, PERROCHAUD, MM. BROSSAUD,
CAILLEAU, PENNANEAC'H, ROUSSEAU, LABBE, GUERIN,
Conseillers Municipaux, formant la majorité
des Membres en exercice.

Absents, excusés (mais ayant donné procuration pour voter en leur nom) :

MM. SALAUN, BOUTIN, MORIN, BONNET, LANDRIN,
QUEBAUD, NECTOUX, Mme QUINTANA, Conseillers
Municipaux,

Absent :

M. DURAND, Conseiller Municipal.

-:-

Comme il s'agit d'une séance exceptionnelle,
M. PENNANEAC'H, Conseiller Municipal, continue à assurer
les fonctions de Secrétaire de séance.

M. BRAUD, Conseiller d'Administration, assiste
le Maire et assure les fonctions de Secrétaire Administra-
tif.

.../

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL - 2
I - EXPOSE DE M. ROCHEFORT, CHARGE DE MISSION DE LA
S.C.E.T. SUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN -

M. le Maire présente M. ROCHEFORT chargé de mission à la SOCIÉTÉ CENTRALE D'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE (S.C.E.T.). Il indique que M. ROCHEFORT a été chargé par la Ville de NANTES, en attendant la constitution du Syndicat Intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise, de procéder à une étude sur l'organisation des transports à partir de l'échéance de l'actuelle concession liant la Ville de NANTES à la C.N.T.C.

Il passe la parole à M. ROCHEFORT.

M. ROCHEFORT rappelle dans quelles conditions l'étude a été confiée à la SOCIÉTÉ CENTRALE D'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE, l'urgence de régler la situation en fonction du terme de la concession, a poussé la Ville de NANTES à commander l'étude avant la constitution du Syndicat Intercommunal, cette étude devant en principe être reprise au compte du Syndicat après sa constitution.

M. ROCHEFORT précise que sa mission consiste à examiner les aspects techniques liés aux transports en commun. Le premier de ces aspects, de loin le plus important, est le terme de l'actuelle concession. Il convient donc, sans pour autant prétendre à une solution définitive, que quelque chose de nouveau soit mis en place au 1er Janvier 1976.

Le deuxième aspect de la question réside dans la désaffection du public pour les transports en commun alors que le besoin du service public se fait de plus en plus sentir. En effet, dans toutes les Villes on assiste à une décroissance de l'utilisation des transports en commun que l'on peut estimer à 3 à 5 % par an, ce qui provoque une augmentation corrélatrice des charges, qui engendre le mécontentement des usagers.

M. ROCHEFORT insiste sur le fait qu'il s'agit d'une tendance générale et que ce n'est point un cas unique à la région nantaise.

Il note au passage que la Ville de NANTES a fait des efforts pour améliorer le système en créant des couloirs réservés et en achetant un nombre important de véhicules.

M. ROCHEFORT fait ensuite le bilan des conditions d'exploitation actuelle. Il indique notamment que le service rendu porte sur l'agglomération tandis que la concession n'est passée qu'entre la Ville de NANTES et la C.N.T.C. Cette situation est due à la constitution d'un tissu urbain continu débordant sur les Communes voisines.

M. ROCHEFORT montre combien est délicate cette situation due à une concession limitée à une commune alors qu'à la périphérie les transporteurs privés exploitent des lignes sous une forme commerciale ordinaire, ce qui rend impossible la maîtrise du service public. Aussi son étude sera-t-elle marquée par cette réalité que constitue l'existence de régimes juridiques différents.

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

M. ROCHEFORT note en outre que 1975 est en principe la dernière année du VI^{ème} plan et qu'elle constitue l'année de préparation du VII^{ème} plan. Les efforts du plan porte sur la voirie rapide et la circulation en général et il convient, pour que ces efforts ne soient pas gaspillés, de tenter simultanément d'améliorer les transports en commun. Il faut empêcher en effet que les améliorations de voirie ne conduisent à freiner, voire paralyser, le fonctionnement des transports publics de voyageurs. La situation est marquée par le fait que l'urbanisation se poursuit dans des secteurs périphériques actuellement desservis par les transports en commun, mais sans aucun contrôle des collectivités.

M. ROCHEFORT considère deux points importants : l'exploitation du service public d'une part, les institutions propres à mettre en oeuvre ce service public d'autre part. Il pense en effet que s'il faut améliorer les transports en commun le premier effort doit porter d'abord sur le service rendu, sur la nature des moyens de transport et sur les liens juridiques.

M. ROCHEFORT aborde les études actuellement en cours. Il y a tout d'abord une étude faite conjointement par le MINISTRE DE L'EQUIPEMENT et la Ville de NANTES qui porte sur la restructuration du réseau de transports en commun. Il y a aussi une étude faite par une Société privée pour l'utilisation éventuelle des lignes ferroviaires existantes (métro).

En ce qui concerne la qualité du service, l'amélioration doit porter sur :

- a) les points desservis,
- b) la fréquence des passages,
- c) le matériel utilisé,
- d) l'adaptation de la voirie aux transports en commun.

Notamment, l'étude sur l'utilisation éventuelle des voies ferrées existantes peut démontrer qu'il est possible d'améliorer les transports en commun d'une façon sensible avec tous les avantages apportés par le transport en site propre. Il n'est pas non plus interdit de rechercher des possibilités nouvelles d'exploitation.

Tout ceci doit s'inscrire dans une politique d'ensemble traduisant des préoccupations à long terme, politique qui ne peut porter ses fruits qu'à condition que soient réservées des capacités de décision.

M. ROCHEFORT insiste sur le fait qu'il est important, puisque toute l'agglomération est concernée, de trouver un système cohérent des transports en commun qui traduise une politique urbaine délibérée. Notamment, compte tenu des caractéristiques urbaines de l'agglomération, il n'est pas impossible de songer à un ensemble de modes de transports multiples. L'étude devra donc porter à la fois sur le court terme en raison de l'échéance de la convention et sur le long terme pour une organisation rationnelle des transports.

.../

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL - 4

M. ROCHEFORT fait observer que pour des raisons historiques, le système de transports en commun fonctionnant pour des autobus a été conçu pour des tramways. En effet, lorsque les voitures électriques ont été remplacées par les bus, la conception du réseau n'a pas été modifiée. En outre le personnel est assujéti à une convention collective qui tient un large compte des problèmes des personnels des chemins de fer d'intérêt local.

M. ROCHEFORT aborde ensuite le problème du centre de décisions. Ce centre de décisions doit pouvoir non seulement prendre les décisions, mais assurer leur application. Dans le cas de l'agglomération nantaise, c'est un Syndicat Intercommunal qui a été envisagé, ce Syndicat pouvant éventuellement s'effacer devant un organisme d'agglomération s'il venait à en être créé un. Le Syndicat doit donc jouer un rôle à la fois important et actif. Pour ce faire, il doit disposer :

- de ressources,
- de moyens juridiques,
- d'un Pouvoir.

En ce qui concerne les ressources, M. ROCHEFORT indique l'importance que revêt le "versement transports" que les agglomérations peuvent instituer, le prélèvement maximum étant de 1 % de la masse des salaires des établissements comptant plus de 10 salariés. Plus de 15 agglomérations ont institué ce prélèvement, très souvent au maximum légal.

M. ROCHEFORT indique les conditions dans lesquelles ce prélèvement peut être opéré et précise qu'il comporte très peu d'exonérations. On peut estimer que ce versement apporterait entre 25 et 30 millions d'anciens francs par an en montant brut, mais le produit de ce versement doit être utilisé dans un ordre précis. Tout d'abord il doit servir à rembourser les charges assumées par les entreprises qui logent leur personnel ou qui assument leur transport, ce qui représente 15 % environ. Ensuite doit être remboursée l'équivalence des tarifs sociaux imposés aux transporteurs. Le solde sert aux améliorations du service et en dernier lieu à la couverture du déficit.

En ce qui concerne les moyens juridiques, M. ROCHEFORT précise qu'il existe un périmètre d'agglomération fixé par décret à l'intérieur duquel les transporteurs seront soumis aux règles de la coordination des transports. A l'extérieur de ce périmètre les entreprises de transport peuvent assurer le transport local selon des lignes simplement sujettes au plan de transport départemental. La coordination prévue à l'intérieur du périmètre d'agglomération a pour objet d'imposer aux transporteurs dont les lignes sortent de ce périmètre des contraintes qui peuvent aller jusqu'au monopole des transports urbains. C'est notamment le cas pour la région nantaise.

L'actuel périmètre d'agglomération englobe bien sûr NANTES, l'ensemble de REZE et une partie de certaines Communes comme ST HERBLAIN et ORVAULT. Les textes permettront au Syndicat de demander la modification du périmètre, mais, comme cette modification portera atteinte à l'exercice commercial des lignes des transporteurs extérieurs, ceux-ci devront être en principe indemnisés.

En fait, le Syndicat devra leur proposer soit l'amélioration de la desserte actuelle de telle façon qu'elle assure les besoins d'agglomération, soit leur éviction, auquel cas ils seront indemnisés.

En ce qui concerne le pouvoir de décision, il sera marqué notamment dans les relations entre le Syndicat et l'exploitant et il se traduira par une plus grande maîtrise de la collectivité locale sur le service public. Cette maîtrise portera à la fois sur le réseau, sur l'exploitation, sur la gestion. Sur ce point, M. ROCHEFORT fait l'analyse de la situation actuelle. Il indique qu'à l'origine la concession liant la Ville de NANTES à la C.N.T.C. était une concession aux risques et périls qui semblait convenir à l'époque où elle a été conclue.

La situation ayant nettement évolué, le concessionnaire s'est trouvé en face d'une gestion déficitaire qui a abouti à faire perdre la nature de concession aux risques et périls et l'Autorité concédante a dû admettre l'assistance financière du concessionnaire. Cette situation étant anormale, il importe, si les risques doivent être partagés par l'autorité concédante, que celle-ci exerce une maîtrise plus grande sur l'exploitation.

Le Syndicat constituant l'instrument des collectivités locales devra se définir sur ce point, aucune option n'étant prise actuellement. Il faudra tendre à un accord sur les objectifs généraux et déléguer le moins possible le contrôle de la collectivité sur le fonctionnement et la gestion du service de transports en commun.

M. le Maire remercie M. ROCHEFORT de son exposé et lui pose la question des contraintes dues à l'institution du "versement transport". Il demande notamment comment est réglé le cas des entreprises qui ont leur siège en un endroit et qui exercent leur activité en un autre.

M. ROCHEFORT précise qu'un décret établit que ces entreprises sont imposées au lieu de leur siège social.

M. FLOCH met en relief le caractère de salaire différé de ce "versement transport". Pour lui, l'importante question est celle de l'option qui sera prise. Il note que dans la situation actuelle certaines lignes sont déficitaires et que la collectivité locale est amenée à garantir le déficit sans pouvoir exercer le moindre contrôle. Sommes-nous sûrs, dit-il, que les transports urbains de voyageurs seront demain entre les mains des collectivités locales ?

M. ROCHEFORT indique qu'il s'agit là d'une décision appartenant aux élus. Il précise qu'à REZE la ligne "Trois-Moulins" est le fait d'une concession du Département tandis que trois autres lignes constituent en quelque sorte une gestion de fait. Il indique qu'au 1er Janvier 1976 l'exploitation de la ligne des "Trois-Moulins" n'aura plus de support juridique, ce qui ne signifie pas pour autant qu'elle sera supprimée.

Sans vouloir s'engager dans un domaine qui n'est pas de sa compétence, M. ROCHEFORT croit pouvoir dire que les esprits sont maintenant acquis à la maîtrise publique du service.

Mme DUGUE rappelle qu'il s'est constitué un Comité d'usagers auquel participent les Associations Syndicales de Familles et les Syndicats professionnels et qui a fait des propositions concrètes sur ce point.

M. ROCHEFORT s'excuse de ne pouvoir répondre, le problème évoqué ne rentrant pas dans le cadre de sa mission puisque ce sont les élus qui se détermineront au sein du Syndicat Intercommunal.

M. SAULNIER désire être éclairé en ce qui concerne les contraintes imposées aux transporteurs suburbains. Il pense qu'il aurait été plus logique que le Syndicat se fût constitué beaucoup plus tôt et qu'il eût réglé avant la fin de la concession tous ces problèmes. Il demande notamment si d'autres décisions ont été prises dans ce sens.

M. ROCHEFORT indique que ces contraintes sont imposées dans le cadre de l'extension du périmètre urbain puisque ce périmètre englobera des zones où le service des transports aura précédemment été exploité selon le régime de la libre concurrence.

C'est pour cette zone différentielle entre l'ancien et le nouveau périmètre que la collectivité devra avoir les deux attitudes qu'il a évoquées tout à l'heure, savoir : ou contraindre le transporteur à assurer un service correspondant aux besoins urbains, ou bien l'évincer, mais dans ce cas l'indemniser.

M. SAULNIER pose alors la question de savoir si, dans le cas où la situation restant ce qu'elle est, la Mairie pourrait acheter un car et organiser un service de transport.

M. ROCHEFORT considère cette situation impossible puisque le périmètre d'agglomération qui, déjà comprend REZE, accorde le monopole aux transporteurs urbains.

M. BARAUD ayant regretté que la Ville de NANTES confie à une Société privée le soin d'étudier les mutations à intervenir dans le domaine des transports avant que le Syndicat ne soit constitué, M. ROCHEFORT répond que la S.C.E.T. est une Société publique et que, de toute façon, sa mission ne consiste pas à proposer des solutions, mais seulement à éclairer les élus sur les aspects juridiques et techniques des solutions vers lesquelles il souhaiterait se diriger.

.../

M. JORAND interroge M. ROCHEFORT sur la situation commerciale des transporteurs à l'extérieur de l'agglomération. S'agit-il d'une liberté commerciale à perpétuité et quelle est la conséquence de l'extension du périmètre d'agglomération ?

M. ROCHEFORT précise qu'effectivement les transporteurs extérieurs ont un droit à perpétuité d'exploiter leurs lignes et que c'est pour cela qu'en cas d'éviction ils doivent être indemnisés. Il fait toutefois remarquer que le Comité Départemental des Transports contrôle toujours l'exploitation des lignes.

M. ROBERT fait observer qu'au sein du Syndicat, les municipalités de Gauche, qui ont des préoccupations différentes des autres, notamment en ce qui concerne le cadre de vie, les transports, etc..., se verront affrontées aux mêmes réactions de leurs partenaires que celles que l'on rencontre déjà aujourd'hui. Il craint le constant désaccord de REZE et des Municipalités de Gauche avec les autres Municipalités du Syndicat.

M. ROCHEFORT fait entendre que c'est un point auquel il ne peut répondre, compte tenu du caractère technique de sa mission.

M. GUERIN évoque le problème des deux bacs de Mindin qui vont devenir disponibles à l'achèvement du Pont à la limite de l'estuaire. Il se demande si ces bacs ne pourraient pas être utilisés.

M. ROCHEFORT pense qu'il n'est pas impossible que le Syndicat mette en place un organisme d'exploitation qui puisse absorber des solutions complexes parmi lesquelles le transport par voie d'eau pourrait compter.

M. le Maire remercie M. ROCHEFORT des précisions qu'il a pu apporter et insiste sur l'importance que revêt la création du Syndicat Intercommunal. Il indique toutefois qu'à l'intérieur du Syndicat, on ne peut imaginer que chacun pourra faire imposer son point de vue. Il ne doute pas non plus que l'exploitation des transports en commun fera apparaître un déficit qu'il faudra bien couvrir. Aussi ne faut-il pas attendre un miracle de la solution à prévoir.

Il évoque notamment le cas du métro qui devrait permettre une bonne desserte cadencée, mais comme REZE a des passages à niveau, il sera nécessaire d'apporter certaines modifications, notamment d'enterrer les voies ferrées.

Il demande à M. ROCHEFORT de bien vouloir regagner les rangs du public et propose de passer à l'importante question prévue à l'ordre du jour : "L'adhésion éventuelle de la Ville de REZE au Syndicat Intercommunal."

.../

II - SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS PUBLICS DE
L'AGGLOMERATION NANTAISE - ADHESION DE LA COMMUNE -
DESIGNATION D'UN DELEGUE ET DE DEUX AUDITEURS -

M. le Maire rappelle qu'il avait été joint à la convocation un exposé sur l'état de la question et un projet de délibération. Il rappelle en outre qu'une lettre a été adressée à chacun des Maires des Communes ayant adhéré au Syndicat Intercommunal, afin qu'ils puissent faire savoir si les inquiétudes nourries par REZE étaient partagées par le Conseil Municipal de la Commune et si la délégation communale au sein du Comité Syndical a l'intention de défendre les thèses auxquelles tient la Municipalité rezéenne.

A la demande de M. le Maire, M. FLOCH donne lecture des lettres suivantes :

LETTRE DE M. LE MAIRE DE CARQUEFOU

" Mon Cher Collègue,

" Suite à votre lettre du 10 Mars 1975, le
" Conseil Municipal de CARQUEFOU a approuvé la participation
" de la Commune au Syndicat des Transports en Commun de
" l'Agglomération Nantaise et m'a désigné comme délégué pour
" le représenter.

" Le Conseil et moi-même sommes très attachés
" aux idées suivantes :

" - les transports en commun sont un service public. Donc
" les collectivités doivent en assurer la responsabilité,
" quel que soit le mode de gestion qu'il apparaîtra souhai-
" table d'instaurer.

" - les transports en commun doivent être améliorés sensi-
" blement dans le plus bref délai si nous voulons rendre
" le syndicat crédible auprès des populations.

" - le financement du déficit d'exploitation doit être
" étudié dans le sens d'une communauté, celle-ci prenant
" le relais du syndicat, car je ne doute pas que nous ne
" nous dirigions vers la création dans un délai assez
" rapide d'un tel organisme d'agglomération.

" Veuillez agréer.....

LETTRE DE M. LE MAIRE DE ORVAULT

" Monsieur le Maire et Cher Collègue,

" Votre lettre du 10 Mars a retenu toute
" mon attention et celle de mes Collègues, notamment de
" mon Adjoint délégué à la Commission des Transports en
" Commun de l'A.C.R.N., M. HAMON.

.../

" Je puis sans hésitation vous confirmer les
" termes de mon propos à ce sujet lors de notre dernière réu-
" nion de Bureau de l'A.C.R.N.

" Le Conseil Municipal a décidé d'adhérer au
" Syndicat des Transports en Commun dans son projet actuel
" car la constitution d'un tel Syndicat souhaité unanimement
" par la population et surtout les usagers actuels ou en
" puissance est le moyen de redonner vie à un réseau urbain
" de transports en commun à l'échéance prochaine de contrat
" avec la C.N.T.C.

" Le refus des principales communes de la Couron-
" ne compromettrait gravement la mise en place d'un tel orga-
" nisme qui a déjà par trop tardé.

" Ceci posé, il n'échappe pas aux Conseillers
" que tous les participants devront déployer la plus grande
" vigilance au stade de la mise en place du mode de gestion.
" Sans préjuger de l'efficacité de tel ou tel système, il est
" dans l'esprit du Conseil Municipal d'ORVAULT - et il en a
" exprimé explicitement son intention au cours de la discussion
" précédant le vote - que le nouvel organisme instaure un ser-
" vice de transport qui soit réellement au service du public
" tant dans l'établissement du réseau que face aux calculs de
" rentabilité.

" Nous pensons seulement que la progressivité
" probable et sans doute nécessaire de mise en place d'une
" nouvelle gestion ne devrait pas être un obstacle à l'insti-
" tution finale d'une gestion qui garantisse, comme vous le
" souhaitez vous-même et comme nous le souhaitons tous, la
" prééminence de l'intérêt public.

" Je vous prie d'agréer.... "

LETTRE DE MONSIEUR LE MAIRE D'INDRE

" Monsieur le Maire et Cher Collègue,

" La Commune d'INDRE n'a comme ligne de transports
" en commun que la C.N.T.C. et nous sommes donc directement in-
" téressés par toutes les modifications de ce service.

" Pour cette raison, nous avons pensé que nous
" ne pourrions expliquer et défendre notre point de vue qu'en
" étant membres de l'organisme chargé de l'étude de cette
" question en l'occurrence le syndicat créé au sein de l'A.C.R.N.

" La position de nos délégués sera de tenter
" d'imposer un service public ou une forme de service qui lais-
" sera aux communes le contrôle total.

.../

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL - 10

" Nous aimerions rencontrer dans ce syndicat de nombreux amis car la tâche sera rude et à INDRE, nous regrettons que certaines communes dont la politique est la même que la nôtre aient cru bon de ne pas participer au travail important qui nous attend.

" Nous espérons avoir l'appui de REZE et, dans l'attente du plaisir de nous rencontrer,

" Je vous prie de croire, ... "

Il indique que M. CHAUTY, Maire de SAINT-HERBLAIN, en voyage, n'a pu répondre au questionnaire.

D'autre part, le Conseil Municipal de SAINTE-LUCE aurait adhéré au Syndicat sans discussion.

M. le Maire ajoute qu'il a reçu ce matin une communication téléphonique de M. DE SESMAISONS, Maire de LA CHAPELLE-sur-ERDRE, qui lui a indiqué que le Conseil Municipal de sa Commune ressentait comme une urgente nécessité l'adhésion au Syndicat des Transports en Commun. Toutefois, son assemblée communale a été impressionnée par l'importante participation financière qui en résulterait et a exprimé le désir que cette charge ne soit pas uniquement supportée par les Communes sur lesquelles des extensions de réseaux auraient été décidées. Somme toute, à la CHAPELLE-sur-ERDRE, on veut bien du service de transports en commun, mais on souhaiterait en faire payer le coût par les autres.

Il paraît évident à M. le Maire que toutes les Communes poseront la même question. Peut-être y aura-t-il des moyens techniques de faire participer les Communes sur la base de comptages par exemple et, de toute façon, les statuts syndicaux prévoient que le Comité Syndical décidera des bases de répartition, ce qu'il ne pourra faire qu'en fonction des intérêts respectifs des communes membres.

Il devrait donc être possible de s'entendre sans qu'aucune commune ne soit lésée.

Les résultats de cette consultation étant exposés, M. le Maire demande à ses collègues de donner leur sentiment.

M. JORAND, s'il se montre satisfait de la réponse d'INDRE et s'il juge que celle d'ORVAULT va dans le même sens mais avec certaines restrictions, trouve douteuse la réponse de CARQUEFOU. Il y est dit notamment que le financement du déficit d'exploitation doit être étudié dans le sens d'une communauté qui prendrait le relais du Syndicat. Cette vision apparaît dangereuse au Groupe Communiste qui est foncièrement opposé à la Communauté Urbaine.

.../

M. le Maire précise que cette opposition est partagée par d'autres groupes que le Groupe Communiste. Il note que la communauté vide de toute substance les communes membres. S'il est indispensable de constituer un organisme d'agglomération, il faut provoquer la mise en place d'un système juridique convenable et il suggère de soumettre à ses collègues, ultérieurement, une proposition dans ce sens.

On a reproché, dit-il, aux syndicats intercommunaux d'être à l'origine de certaines difficultés. C'est bien sûr évident mais, surmontant ces difficultés, les Syndicats ont tout de même fait oeuvre utile. On ne peut prétendre qu'un système éludera les difficultés car, à son avis, les difficultés, c'est la vie.

Le problème de la création d'une communauté urbaine ayant été posé par l'Association Communautaire de la Région Nantaise, il a été question d'enquêter sur les difficultés rencontrées dans les communautés existantes et, notamment, de se renseigner sur place dans les communautés mises en place par la Loi comme BORDEAUX, LILLE, LYON, STRASBOURG. Il a même été envisagé de se référer à des exemples d'agglomérations étrangères.

M. le Maire dit que les renseignements obtenus dans le secteur bordelais lui ont fait prendre conscience que si, pour la Ville de BORDEAUX, la communauté ne soulevait aucun problème, il en était tout autrement dans les communes suburbaines. Il évoque notamment l'exemple de PESSAC, commune de 55.000 habitants où tous les personnels ou presque ont été transférés à la communauté urbaine. Peu de temps après il a fallu remplir certains vides ainsi créés pour sortir la commune de son asphyxie.

Le grand reproche que l'on puisse faire à la communauté urbaine, c'est d'éloigner l'administré de l'administrateur. Par exemple, si un rezéen se plaint au Maire d'un engorgement d'égoût, il n'est pas rare que le Maire ne réussisse à porter remède à la situation dans les heures qui viennent.

Lorsqu'un tel problème se pose dans une communauté urbaine l'administré s'adresse tout naturellement à la commune où on le renvoie à la communauté urbaine et là, quant on ne le renvoie pas de nouveau à la Commune, on ne trouve pas la personne responsable qui puisse trouver la solution.

Les concitoyens sont ballotés d'une administration à l'autre et les problèmes humains ne sont plus résolus. A ce sujet, il fait remarquer que seules les communes de CARQUEFOU et de ST HERBLAIN adhèrent sans restriction à la formule de la communauté urbaine, telle quelle. Les opinions des autres communes sont beaucoup plus nuancées et il conviendra de trouver un moyen permettant de sauvegarder les prérogatives communales.

.../

Dans le cas du Syndicat Intercommunal des transports en commun, il est bien évident que NANTES affirmera sa position. Toutefois, compte tenu des intérêts en jeu, il convient de décider l'adhésion, ce qui n'empêchera pas de défendre les thèses des communes et les indications obtenues permettent de penser que ces thèses exerceront leur influence.

Mme DUGUE se dit consciente de la nécessité de créer un Syndicat Intercommunal, mais, selon elle, ce syndicat aura à gérer du personnel, du matériel et il lui paraît fâcheux qu'on ne soit pas davantage éclairé sur les solutions qui seront retenues. A son avis, le problème des transports en commun est indissoluble des problèmes de voirie, donc d'urbanisme. Il conviendra, à ses yeux, que le Syndicat soit en constante relation avec un autre organisme s'occupant de tous les problèmes d'agglomération.

M. le Maire considère pour sa part qu'il ne faut pas attendre de miracle de l'adhésion au Syndicat Intercommunal, car l'organisation des transports en commun imposera aux communes des aménagements, ne serait-ce qu'au niveau de la voirie, qui seront onéreux.

M. GUERIN pense qu'aucune amélioration notable de la circulation ne sera apportée tant que l'on ne parviendra pas à diminuer de 50 % le nombre des poids lourds qui circulent en Ville. Il critique sévèrement le choix de l'emplacement du Marché d'Intérêt National en plein cœur de NANTES, précisant que dans certains pays, on s'est ingénié à situer de tels marchés à l'extérieur des agglomérations.

Pour M. CAILLEAU, les transports en commun revêtent une importance capitale et il importe que ce problème soit résolu dans le cadre des Pouvoirs de l'Autorité publique, c'est-à-dire des communes rassemblées. Puisqu'il s'agit d'une nécessité, il faut d'abord avoir la volonté de "démarrer" et de faire bien ce que l'on a à faire. Il faut aussi trouver les moyens financiers et parvenir à un service rationnel profitable à toute la population. C'est pourquoi le Conseil Municipal ne peut à ses yeux que se prononcer pour l'adhésion au Syndicat Intercommunal, en regrettant vivement toutefois que l'affaire ait été évoquée si tard et que les communes n'aient pu baser leur adhésion sur des choix précis.

M. CAILLEAU précise qu'on ne pourra trouver un système valable de transport en commun que dans la mesure où le réseau sera attractif et qu'ainsi soit découragée l'utilisation de véhicules individuels.

M. COUTANT indique que dès que la création du Syndicat sera intervenue il conviendra que REZE prenne l'initiative d'une réunion des communes de la couronne nantaise pour que soit étudié le mode de gestion optimale du service de transports en commun et que soit organisée dans la solidarité de ces communes la défense des thèses tendant à une gestion publique du service public.

.../

M. le Maire rappelle à ce sujet qu'au moment où la Ville de NANTES recherchait la fusion des communes environnantes, il avait pris l'initiative de réunions avec ses collègues des autres communes pour une opposition coordonnée à ce mouvement de fusion.

M. JORAND considère aussi qu'en raison de la situation de fait imposée par les méthodes nantaises, le Conseil ne peut que décider l'adhésion de la Commune au Syndicat. Il lui paraît toutefois qu'il convient de fixer les responsabilités et demande que soit portée procès-verbal la résolution suivante :

" Le Groupe des Elus Communistes au Conseil Municipal de REZE tient à émettre une vive protestation contre
" les procédés employés par la Municipalité Nantaise pour la
" création d'un Syndicat Intercommunal des Transports en Com-
" mun.

" Sans nier l'intérêt d'une telle création, les
" Elus Communistes déplorent les conditions anormales dans
" lesquelles ils doivent se prononcer sur cette importante ques-
" tion :

" - extrême brièveté des délais de décision,
" - manque d'information sur les orientations
" envisagées,
" - absence totale de garantie quant au carac-
" tère public de la gestion de cet organisme.

" Ils dénoncent le véritable matraquage auquel
" se livre presque quotidiennement le Maire de NANTES dans les
" colonnes de la presse locale, où il dénature outrageusement
" la position des Elus de Gauche, taxant d'esprit de clocher
" leur refus d'amalgame avec la Droite qui gère la plupart
" des communes de l'Agglomération.

" Ils rappellent leur opposition à la création
" d'une Communauté Urbaine privant de tous pouvoirs les Muni-
" cipalités suburbaines, création pour laquelle M. MORICE a
" sollicité l'appui de M. PONIATOWSKI.

" Enfin, ils protestent contre le véritable
" ultimatum de la Municipalité nantaise fixant à la fin du
" mois le délai de création du Syndicat Intercommunal des
" transports en commun, et qui s'accompagne implicitement du
" chantage de ne plus desservir les Communes du Sud-Loire en
" cas de refus de leur Municipalité d'adhérer à cet organisme
" dans l'immédiat.

" Le Groupe des Elus Communistes votera donc
" l'adhésion de la Ville de REZE audit Syndicat afin de ne
" pas pénaliser la population Rezéenne.

" Parallèlement, il appelle les habitants de
" notre Cité à rester vigilants afin de contraindre les forces
" de Droite, qui seront majoritaires au sein de cet organisme,
" à adopter un mode de gestion public des Transports en Commun

.../

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

" de l'Agglomération, seul moyen qui corresponde aux véritables intérêts de la population.

" Le Groupe Communiste, quant à lui, soutiendra le cartel d'organisations démocratiques qui oeuvre en ce sens et s'engage à tenir nos concitoyens informés de l'évolution de ce problème."

M. le Maire dit qu'il est bien dans ses intentions de défendre les thèses qui sont partagées par l'ensemble du Conseil Municipal au sein du Comité Syndical.

M. ROBERT indique que le dernier alinéa du projet de délibération est en retrait par rapport à la position antérieure. Il regrette que l'on ait ajouté : "ou une personne de droit privé dans lequel le Syndicat participera à majorité, tant pour ce qui concerne le capital que la représentation."

M. le Maire ne considère pas qu'il y ait retrait. Cette disposition fait allusion aux Sociétés d'Economie Mixte. Il cite notamment le cas de la S.E.M.I. de construction de REZE où la Ville fait ce qu'elle veut. De toute façon, le choix entre la Société d'Economie Mixte et la personne de droit public est à étudier.

A l'unanimité, moins deux abstentions (MM. ROBERT et NECTOUX), le Conseil prend la délibération suivante :

- 1 - reprend sa délibération du 24 Janvier 1975.
- 2 - approuve le projet de statuts proposé pour le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'agglomération nantaise.
- 3 - décide l'adhésion de la Commune audit Syndicat.
- 4 - s'engage à participer financièrement aux charges syndicales.
- 5 - procède, à bulletins secrets, à la désignation du Délégué qui sera chargé de représenter la Commune au sein du Comité Syndical.

Il est procédé au vote à bulletins secrets.

Le dépouillement du scrutin donne les résultats suivants :

- Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	30
- à déduire bulletin blanc	1
	<hr/>
Reste : suffrages exprimés	29
	==
Majorité absolue : 15	
	==

.../

Ont obtenu :

- M. PLANCHER : 29 voix

M. PLANCHER ayant obtenu la majorité absolue est proclamé Délégué de la Ville au Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'agglomération nantaise.

6 - procède, à bulletins secrets, à la désignation des deux autres délégués pour assister aux réunions du Comité, à titre consultatif exclusivement.

Il est procédé au vote à bulletins secrets.

Le dépouillement du scrutin donne les résultats suivants :

- Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	30
- à déduire bulletins blancs	2
	—
Reste : suffrages exprimés	28
	==

Majorité absolue : 15
==

ont obtenu :

- M. FLOCH : 28 voix

- M. VINCE : 28 voix

MM FLOCH et VINCE ayant obtenu la majorité absolue sont désignés pour assister aux réunions du Comité Syndical avec voix consultative exclusivement.

7 - émet le vœu que les travaux du Syndicat conduisent à l'organisation d'un service de transports urbains géré par une personne de droit public ou une personne de droit privé dans lequel le Syndicat participera à majorité tant pour ce qui concerne le capital que la représentation.

III - REFORME DE L'ENSEIGNEMENT - VŒU -

M. FLOCH évoque le problème de la réforme de l'enseignement et propose au Conseil Municipal d'adopter le vœu suivant :

"Le Conseil Municipal de REZE proteste contre
" le projet de réforme de l'actuel Ministre de l'Education
" qui vise à accentuer encore plus la sélection sociale
" par l'abandon du principe de la scolarité obligatoire.

" La politique actuelle du Pouvoir s'illustre
" ainsi dans ce domaine comme dans tous les autres et
" témoigne de son caractère rétrograde et antisocial.

" Le Conseil Municipal appelle la population
 " laborieuse de REZE à participer à la manifestation or-
 " ganisée par le C.C.A.L. le Jeudi 20 Mars à 18 H.,
 " Place du Château de REZE et assure les organisation de
 " son soutien actif. "

A l'unanimité, le voeu est adopté.

IV - INFORMATIONS SUR LE BUDGET -

M. FLOCH informe ses collègues qu'il se propose
 d'organiser des réunions d'information sur le budget com-
 munal dans différents quartiers, selon le calendrier suivant :

- le 8 Avril - Groupe Scolaire de l'Ouche-Dinier,
- le 15 Avril - TRETEMOUT - Café Bellevue,
- le 17 Avril - Groupe Scolaire de la Houssais,
- le 22 Avril - Salle Jean-Jaurès.

La séance est levée à 21 H. 15.

Le Secrétaire du
 Conseil Municipal,

Reuners

Le Secrétaire ^{Administratif} de séance,

Grand

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Et ont signé les membres présents :

Two handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is a cursive script starting with a large 'M'. The second signature on the right is also in cursive, appearing to start with 'M' and 'D'.